HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

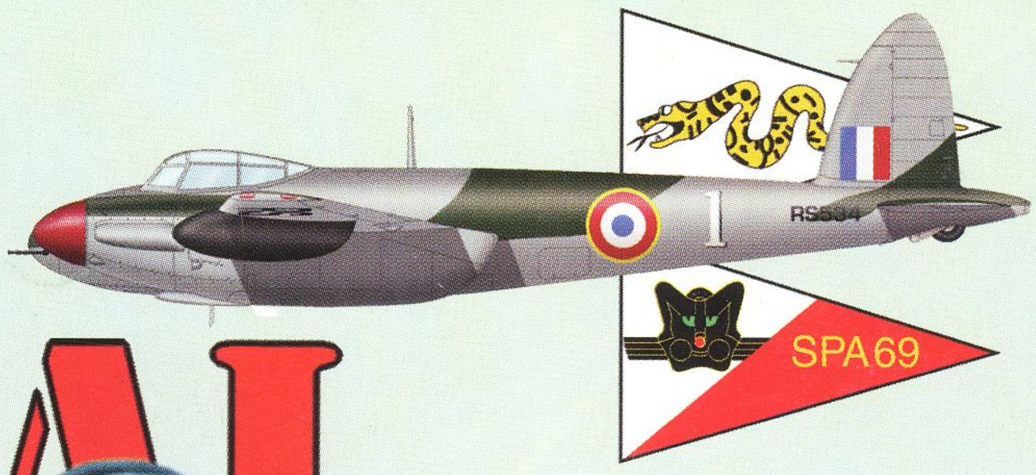
N°4

BIMESTRIEL
DÉC-JAN.99

PILOTES DE *STUKA*

FEMMES FATALES

AU SERVICE DE L'ENNEMI



M 4873 - 4 - 39,00 F - RD

Der Kanonenvogel Rudels

Un chevron, deux chevrons ?
Aucun document existant ne permet de l'affirmer. Cependant, sur la photo montrant le Ju 87G-2 de Rudel, son ailier se tient sur sa droite. Comme cette marque était destinée à servir de repère à ses équipiers lorsque Rudel prononçait ses attaques (*ralliez-vous à mon panache blanc !*), il est logique de penser qu'elle était répétée sur l'aile droite.

Ju 87G-2 (Wk.Nr. 496193)
Oberst Hans-Ulrich Rudel
Kommodore SG 2
Tapioszele (Hongrie), octobre/novembre 1944.

© P-A. Tilley - 11.98

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

DRÔLES DE DAMES

Sans aller jusqu'à prétendre que le visage de Lydya Litvyak a hanté mes nuits, cette jeune et jolie jeune femme aux yeux si clairs m'a toujours intrigué. Qu'est-ce qui l'avait donc poussée à monter dans un avion de chasse pour aller faire la guerre ?
L'armée n'est pas particulièrement connue pour être un repaire de féministes et l'armée Rouge ne faisait pas exception à la règle, même si elle fut la seule, pendant la Seconde Guerre mondiale, à offrir l'opportunité aux femmes de se battre et de mourir pour leur patrie.
Le lecteur me pardonnera l'expression, mais ces filles-là, elles *en avaient* ! Avant de se mesurer à la Luftwaffe, elles durent faire leurs preuves face à des instructeurs mâles qui ne ménagèrent pas leur peine pour leur rappeler leur condition féminine. Quand on connaît les brimades qu'elles eurent à subir, on peut se demander si leurs adversaires les plus redoutables furent ceux que l'on croit.
Leur parcours n'est pas sans rappeler celui qu'eurent à suivre les pilotes Noirs américains, dont il est prévu que l'on vous conte un jour l'aventure.
L'histoire est faite de curieux paradoxes. La nation venue libérer l'Europe au nom de la démocratie ne respectait pas ses propres minorités ethniques et celle qui se disait incarner les grandes valeurs du socialisme avait de l'égalité des sexes une bien curieuse conception.
À bien y regarder, les choses n'ont finalement pas beaucoup changé depuis 1945.

C-J. Ehrengardt

ANCIENS NUMÉROS

La réédition du n° 1 (et maintenant du n° 2, également épuisé) n'est pas à l'ordre du jour dans l'immédiat.
Nous tiendrons nos lecteurs informés sur la possibilité de compléter leur collection au début de l'année 1999.

AÉRO-JOURNAL N° 4 – Décembre 1998 - janvier 1999

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00010.
Commission paritaire : en cours
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 4e trimestre 1998
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat
(Tél/fax : 05.62.65.20.13 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

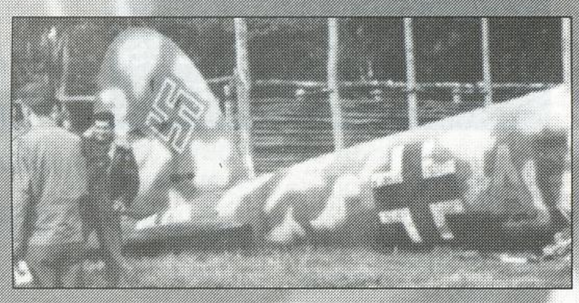
4 **Pilotes de *Stuka***
En dépit du titre, il n'est pas uniquement question des pilotes de Ju 87, mais des pilotes d'assaut allemands, au sens large. Biographie illustrée de quelques uns des plus grands, Boerst, Kupfer, Druschel... mais aussi d'autres moins connus.

26 **Destins parallèles**
Raoul Patureau-Mirand et André Monty, deux officiers du GC I/2, avaient beaucoup de points communs et eurent le même tragique destin.

28 **Le GC I/2 (1ère partie)**
Glorieux héritier des traditions des Cigognes, le GC I/2 a souvent été envoyé là où l'on ne se battait pas. Pourtant, cela n'a pas empêché le capitaine Williame d'établir un beau record.

34 **Femmes fatales**
Seule l'armée Rouge a permis à des femmes de se battre – et de mourir – pour leur patrie. Certaines sont devenues pilotes de chasse et se sont même constituées un palmarès qui pourrait faire envie à bien des pilotes masculins.

40 **Course au trésor**
Quand les Alliés débarquent en France, ils espèrent capturer de nombreux avions allemands pour pouvoir les étudier. Ils en seront pour leurs frais et la chasse au trésor se transformera en une vaste collecte de « monstres ».



44 **Au service de l'ennemi**
Même s'ils ne leur ont accordé que peu de valeur militaire, les Allemands ont fait une ample moisson d'avions français entre 1940 et 1942. Un certain nombre d'entre eux se sont ainsi retrouvés sous les couleurs de la Luftwaffe.

53 **Les as de l'aviation : Paddy Finucane**
Paddy Finucane est l'un des plus grands as de la RAF, mais certainement l'un des moins connus. Il disparaît en juillet 1942, après avoir remporté 30 victoires confirmées.

57 **Camouflage et marques**
Et si la guerre avait continué en juin 1940... À quoi auraient ressemblé nos avions ? Délirons un peu, l'espace de deux pages, avec un « *what if...?* ».

59 **Sous le signe d'Ezanno**
Coucou ! le revoilou, ce fameux « zèbre » ou « tigre », enfin le D.520 n° 478 d'Ezanno. L'occasion de faire un petit safari photo dans la réserve de Meknès.

61 **J'ai volé sur Me 262**
Emmanuel Brihaye, un ancien de *Normandie-Niémen*, a eu la chance et le privilège d'être l'un des rares pilotes français à piloter un Me 262. Il raconte son premier vol.

Sauf mention particulière, tous les profils de ce numéro sont à la même échelle.

Pilotes de *Stuka*

DOSSIER PRÉPARÉ
PAR
JEAN-PIERRE NÈGRE
ET
CHRISTIAN-JACQUES
EHRENGARDT

STURZKAMPFLUGZEUG, en abrégé Stuka, *c'est, comme chacun le sait, le terme générique qui désigne tous les bombardiers en piqué dans la Luftwaffe. Il va pourtant coller à la peau du Junkers Ju 87 comme un symbole de la machine de guerre nazie. Peu d'avions vont inspirer autant de crainte et de haine au cours du second conflit mondial. Et malheur à ses équipages qui auront la malchance de se poser du mauvais côté du front !*

Tous les pilotes d'assaut ne volaient pas à bord de Ju 87 et tous n'étaient pas des nazis fanatiques, mais la plupart du temps de simples combattants faisant leur devoir de soldat. C'est l'histoire de quelques uns que nous allons vous conter.

Fortement impressionné par la manière dont l'aviation alliée avait fait voler le front en éclats en 1918, le haut commandement allemand estima prioritaire le développement d'un appareil d'appui tactique, lorsque commença le réarmement secret. Convaincu que le bombardement horizontal n'offrait pas un gage suffisant de précision, il suivit avec grand intérêt les progrès des Américains, pionniers en matière de bombardement en piqué.

En 1933, Ernst Udet assista à la démonstration du chasseur-bombardier en piqué Curtiss F11C-2. Il en fut si enthousiasmé qu'il alla trouver son ancien camarade d'escadrille, Hermann Göring, devenu entre-temps chef de la nouvelle Luftwaffe, pour lui demander d'en acheter un exemplaire. Göring lui en offrit deux.

Le premier bombardier en piqué allemand, le Henschel Hs 123, s'inspirait quelque peu de la conception du Curtiss. Les premiers modèles équipèrent le I./*Stukageschwader* 162 (I./St.G.162) en avril 1936. Malgré la ferveur qu'il souleva à son entrée en service, la Luftwaffe ne voyait en lui qu'un appareil intermédiaire dans l'attente de l'arrivée du Junkers Ju 87, de conception résolument plus moderne en dépit de son train fixe. Le plus étonnant fut que le brave *eins-zwei-drei* (un-deux-trois) allait demeurer en première ligne jusqu'à la mi-44, alors qu'il était en sursis depuis... 1938.

Au premier plan, le Ju 87D-3 (Wk.Nr. 2491) de l'*Oberleutnant* Günther Schmid, *Kapitän* de la 5./St.G.2, dans les parages de Stalingrad, en novembre 1942. L'unité était alors basée à Morosovskaïa. Schmid, titulaire de la *Ritterkreuz*, fut abattu et tué par la DCA le 14 juillet 1943, à Vilnogradovka. L'appareil est étrangement décoré. Le dessous de la partie extérieure de l'aile et, probablement, de l'empennage arrière est peint en blanc. Il porte le surnom *Bärli* (nounours) sur le capot et le pneu de la roulette de queue a même des flancs blancs ! Cet appareil sera détruit le 21 novembre 1942. (ECPA)

TESTS EN GRANDEUR NATURE

La guerre d'Espagne permit aux Allemands de roder leurs tactiques en conditions réelles. Le *Generalmajor* Wolfram *Freiherr* von Richthofen (cousin du célèbre « Baron Rouge »), chef de la Légion Condor, mena avec grand succès les premières expériences en matière d'appui aérien.

Fin 1936, l'entrée en action des I-15 et I-16 contraignit les pilotes de Heinkel He 51 à éviter le combat. Ces appareils furent alors utilisés pour mitrailler et bombarder les colonnes républicaines, avec un tel succès qu'au lieu d'être retirés du front, ils virent leur nombre augmenter par la formation d'une nouvelle escadrille au sein de la Légion Condor.

Fervent partisan de l'avion d'assaut et farouche adversaire du *Stuka*, Richthofen, par un curieux tour du destin, devait par la suite se retrouver à la tête du VIII. *Fliegerkorps*, groupement tactique englobant la majorité des unités de... Ju 87.

DES NOTIONS FLOUES

Bien que considérant que le bombardier en piqué constituait la vraie réponse aux besoins du front, le haut commandement allemand, à la lumière des comptes rendus provenant d'Espagne, se laissa convaincre de développer une aviation d'assaut à titre plus ou moins expérimental.

Cependant, la notion d'aviation d'assaut demeurait assez floue. Personne n'avait d'idée bien arrêtée sur la manière d'exécuter les opérations d'appui direct et les cahiers des charges ayant trait aux bombardiers exigeaient que soit prévu leur emploi comme avions d'assaut. La persistance à utiliser n'importe quel type d'appareil pour de telles missions contribua d'ailleurs à embrouiller les idées sur cette question.

Nous ne nous étendrons pas sur le développement du Junkers Ju 87, qui a fait l'objet de nombreuses études de qualité. Certains officiers supérieurs le considéraient déjà comme périmé en 1939, en raison de sa vulnérabilité et de sa lenteur. Il avait été envisagé de cesser alors sa production, mais comme aucun remplaçant n'avait été demandé, l'idée fut momentanément repoussée. Elle fut remise au goût du jour avec l'arrivée du Messerschmitt Me 210. Cependant, comme cet appareil devait rapidement manifester des vices rédhibitoires, la production du Ju 87 reprit de plus belle.

Les partisans du Ju 87, Göring en tête, pensaient que grâce à une concentration de puissance destructrice, il était toujours possible d'acquérir une supériorité locale, de sorte qu'il n'était pas vraiment indispensable de disposer d'une supériorité qualitative. Les méthodes expérimentées par Richthofen et son VIII. *Fliegerkorps* paraissaient satisfaisantes dans n'importe quel type de bataille, à l'exception d'une invasion de l'Angleterre.

La forte personnalité de Richthofen devait produire des effets pervers. Le VIII. *Fliegerkorps* intervint en Russie à la manière des pompiers. Quand Richthofen était sur place, tout allait bien, mais quand il était appelé ailleurs, tout flanchait. Lorsqu'il abandonna son commandement en juillet 1942 pour prendre en charge la *Luftflotte* 4, ce fut une véritable catastrophe pour le VIII. *Fliegerkorps* qui appuyait alors l'offensive sur Stalingrad. La coopération entre l'aviation d'assaut et les troupes au sol s'en ressentit fortement et il fallut plusieurs mois pour recadrer la situation.

RÉORGANISATION

À cette époque, l'aviation d'assaut relevait de deux inspections distinctes : les *Stuka* de l'inspection du bombardement et les unités d'appui tactique, de l'inspection de la chasse. Le général Fink, inspecteur du bombardement, se désintéressait totalement des bombardiers en piqué et inutile de préciser que le général Galland, inspecteur de la chasse, avait d'autres chats à fouetter. Ce dernier freina d'ailleurs fortement le développement du chasseur-bombardier, estimant que ces appareils étaient plus utiles dans un rôle défensif.

La mort de Jeschonneck, chef d'état-major de la Luftwaffe et l'arrivée au pouvoir du général Korten entraînèrent des conséquences heureuses pour l'aviation d'assaut. L'une des premières actions de Korten fut de créer une inspection spécifique (*General der Schlachtflieger*), qu'il confia à l'*Oberstleutnant Dr.jur.* Ernst Kupfer le 1er septembre 1943.

Kupfer entreprit une vaste réforme, visant en particulier à remplacer le Ju 87 par les versions spécialisées du Fw 190. Il initia une totale réorganisation des unités, mais elle fut prématurément interrompue par son décès dans un accident d'avion deux mois après sa prise de fonction. Il fut remplacé par l'*Oberst* Hubertus Hitschhold, qui poursuivit l'œuvre de son prédécesseur.

Le Fw 190 existait en nombre suffisant pour permettre la

Opposite page :
On foreground, the Ju 87D-3 (Wk.Nr. 2491) of Oberleutnant Günther Schmid (Kapitän 5./St.G.2) returning from a mission near Stalingrad in November 1942. The unit was then based at Morosovskaya.
Schmid (RK) was shot down and killed by AA fire on July 14, 1943 near Wilnogradowka.
His plane bears odd markings. The undersurfaces of the outer wing and of the tailplane are white.The nick-name «Bärli» (Teddy Bear) was applied on the nose and the tail-wheel tyre has even white walls!
This aircraft was written off on November 21, 1942.

Below :
A Hs 123A-1 (red X) of 8./Sch.G.1 at Dugino, in January 1942. Formed on January 13, 1942 as a specialized anti-tank unit, this unit converted to Bf 109E-7s in April and was redignated 8.(Pz)/Sch.G.1 in December before eventually becoming 11.(Pz)/SG 9 in October 1943.

Un Henschel Hs 123A-1 (« X » rouge) de la 8./Sch.G.1, à Dugino, en janvier 1942. Créée le 13 janvier 1942, cette escadrille spécialisée dans la lutte antichar sera rééquipée en Bf 109E-7 en avril et rebaptisée 8.(Pz)/Sch.G.1 à la fin de l'année, avant de devenir 11.(Pz)/SG 9 en octobre 1943. (Bundesarchiv)

PILOTES DE *STUKA*

De retour de mission, deux grands as de l'aviation d'assaut. À gauche, le *Major* Lothar Lau, *Kommandeur* du III./SG 2 et à droite, le « docteur volant », le *Stabsarzt Dr.med.* Ernst Gadermann, qui vola fréquemment comme mitrailleur de Rudel.
La photo fut vraisemblablement prise à Görgenyaroszfalu (Hongrie), en septembre 1944. On note que l'équipage volait avec un équipement minimal. (ECPA)

transformation d'un groupe toutes les trois semaines. Cette transformation se matérialisa par le changement de dénomination de *Stukageschwader* (St.G.) en *Schlachtgeschwader* (SG).
Le Ju 87 fut alors relégué aux missions de harcèlement nocturne au sein des *Nachtschlachtgeschwadern*, mais il continua à assumer jusqu'au bout son rôle de chasseur de chars.

LES CHASSEURS DE CHARS

La campagne de Russie réserva deux mauvaises surprises aux Allemands. L'une fut l'Ilyushin Il-2, l'autre le char T-34. Bien vite, les pilotes de *Stuka* s'aperçurent qu'il fallait un savant mélange de dextérité et de chance pour détruire l'un de ces chars avec une bombe. La Luftwaffe s'aperçut alors qu'elle avait oublié de doter son arsenal d'un avion spécialisé dans la lutte antichar.
Bien sûr, il y avait le Henschel Hs 129, conçu dans le cadre d'un programme de 1937. Cependant, le haut commandement ne s'y était pas vraiment intéressé et les premiers Hs 129A à moteurs Argus n'étaient entrés en service qu'à l'automne 1940. Si la cellule avait été particulièrement pensée pour les missions qui l'attendaient, les moteurs trop poussifs firent rejeter le type. Deux éléments propulsèrent à nouveau le Hs 129 sur le devant de la scène : l'installation de moteurs Gnôme-Rhône 14M dans la version Hs 129B, dont les Allemands disposaient de stocks importants, et le succès du Hs 123 en Pologne et en France, qui démontra sans ambages la nécessité absolue de disposer d'un avion d'appui aérien moderne.
Toutefois, l'état-major n'était pas encore tout à fait convaincu de l'inanité des attaques à la bombe contre les chars. L'épisode qui se déroula le 26 juin 1941 se chargea de le faire changer d'avis. Ce jour-là, la St.G.2 attaqua 60 chars au sud de Grodno; un seul fut immobilisé... à la suite de l'incendie de ses armes de bord !
Le programme du Hs 129 reçut alors la plus haute priorité. Les premiers Hs 129B furent pris en compte en décembre 1941 et la première unité, la 4./Sch.G. 1, fut transformée dès janvier 1942, arrivant au front en mai. Le moteur français révéla au grand jour ses défauts : fiabilité discutable, fragilité aux coups, allergie au sable et à la poussière. Malgré l'installation de filtres, le Hs 129B devait décoller de bandes gazonnées, ce qui posa quelques problèmes lorsque la nouvelle 4./Sch.G.2 fut envoyée en Tunisie en novembre 1942.
Les pilotes d'assaut découvrirent en outre que le Hs 129B était à peine plus rapide que le Ju 87D et beaucoup moins maniable. Ils apprécièrent toutefois l'épais

Two great aces back from a mission, probably at Görgenyaroszfalu (Hungary) in September 1944. On the left, Major Lothar Lau, Kommandeur III./SG 2 and on the right, the «flying doctor», Stabsarzt Dr.med. Ernst Gadermann, who frequently flew as Rudel's rear gunner.

caparaçon qui protégeait l'habitacle et les parties sensibles de l'avion. Cependant, les canons MK 101 et MK 103 de 30 mm s'avérèrent incapables de percer le blindage du T-34 et du KV-1. Même le BK 3,7 (Flak 18) de 37 mm ne faisait pas mouche à tous les coups.
Les pilotes de lutte antichar durent mettre au point de savantes tactiques pour attaquer les blindés soviétiques à leur point faible, par l'arrière.
Pendant ce temps, Junkers travaillait sur une version antichar du bon vieux Ju 87, équipée de deux BK 3,7 sous les ailes. Le Ju 87G-1 était une conversion de D-3 existants, tandis que le G-2 était reconstruit à partir de cellules de D-5. Le *Kanonenvogel* (oiseau-canon), comme le surnommèrent les équipages, s'avéra efficace, mais lent et vulnérable. À partir de juin 1943, chacune des SG 1, 2, 3 et 77 se vit adjoindre une dixième escadrille, équipée de 12 Ju 87G et de 4 Ju 87D, ces derniers étant chargés de neutraliser les éventuelles batteries de DCA pendant l'attaque des *Kanonenvögel*.

PÉNURIE DE CARBURANT

En juin 1944, la pénurie de carburant commença à limiter sérieusement les opérations. Les concentrations de blindés n'étaient plus attaquées avant le déclenchement d'une offensive et, pendant l'hiver, les Allemands se contentèrent d'intervenir contre les formations de blindés qui avaient percé le front.
À cette époque, les Soviétiques commencèrent à infliger de lourdes pertes aux *Schlachtflieger* en raison du développement de leur protection antiaérienne et de l'agressivité croissante de leurs chasseurs. Ces facteurs gommèrent l'avantage tactique que les Allemands auraient gagné en introduisant leurs roquettes *Panzerschreck* et *Panzerblitz* dès octobre 1944. Toutefois, celles-ci ne purent jamais être produites en grand nombre.
Le général Hitschhold déclara que la cause essentielle de la rupture du front en janvier 1945 fut la pénurie de carburant. Il estima que si les escadres d'assaut avaient pu voler sans restriction, elles auraient anéanti les avant-gardes blindées soviétiques, les empêchant d'exploiter leurs succès initiaux.

NUISANCE NOCTURNE

Pour copier les Soviétiques, la Luftwaffe créa des unités de nuisance nocturne (*Nachtschlachtgruppen*), qui furent employées pour la première fois sur une grande échelle à Stalingrad à l'automne 1942. Ces unités furent équipées de types périmés (Arado 66, Gotha 145, Heinkel 46 et 50, en particulier) qui, malgré leur lenteur, opéraient en toute quiétude en raison de l'absence de chasse de nuit du côté soviétique. À noter que la Luftwaffe forma cinq escadrilles de harcèlement composées d'équipages baltes et une de pilotes russes.
Devenu commandant de la *Luftflotte* 2 en Italie, Richthofen s'empressa de mettre en service dans ce rôle les Fiat CR.42 que les Allemands avaient récupérés après la capitulation de l'Italie. Il obtint en outre la cession d'une escadrille de Ju 87 (1./NSGr.9) qui intervint de nuit au-dessus des plages de débarquement de Nettuno. Les succès de cette escadrille amenèrent le haut commandement à en former d'autres sur le front Ouest, dont un *Kommando* équipé en Reggiane Re.2002 qui se spécialisa dans la lutte contre la Résistance.

Ce Fw 190G-3 (Wk.Nr. 160948) est la monture personnelle du *Major* Heinz Frank, commandant du II./SG 2, fin 1943. (Collection J.V. Crow)

FRONT OUEST

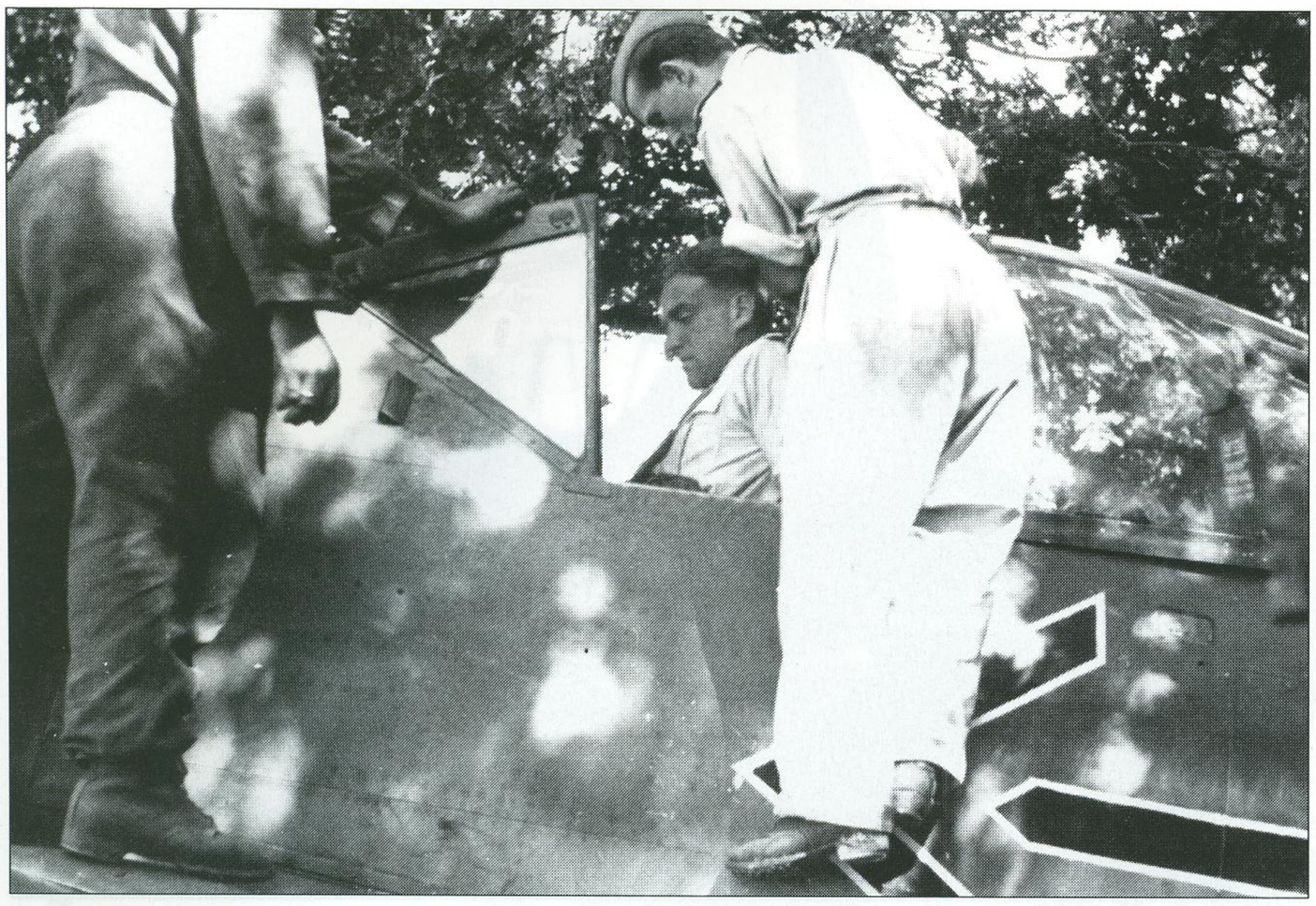
Sur le front Ouest, l'aviation d'assaut se fit discrète. Fin juin 1944, les I. et II./SG 4 furent retirés d'Italie dans le but d'être engagés en France. Cependant, la situation critique du groupe d'armées Centre obligea le haut commandement à les diriger vers le front Est. Le III./SG 4 fit une courte apparition sur le front Ouest, mais le général Hitschhold ne souhaitait pas y utiliser ses appareils sans couverture de chasse. Et la JG 2, promise par Göring, fut rapidement accaparée par d'autres taches.
Il est certain que la présence de deux escadres d'assaut au moment de la bataille d'Avranches aurait pu retarder le dénouement, mais il est peu probable qu'elle l'ait évité. Pour retourner la situation, il aurait fallu au moins quatre escadres, or la Luftwaffe ne disposait pas alors de tels moyens.
Le III./SG 4 fit à nouveau une timide apparition à l'Ouest, participant notamment à l'opération *Bodenplatte*, le 1er janvier 1945, au cours de laquelle il perdit quatre pilotes, dont le *Kommodore* de l'escadre.

Above :
This Fw 190G-3 (Wk.Nr. 160948) was Major Heinz Frank's personal mount, in late 1943. Frank was then II./SG 2 commanding officer.

Below :
A Fiat CR.42 used for nocturnal intrusion missions over the Allied lines in Italy, shown here at Torino, in 1944. It probably belonged to 2./NSGr.9.

Un Fiat CR.42 appartenant probablement à la 2./NSGr.9, formée au sein de la *Luftflotte* 2, photographié sur le terrain de Turin-Caselle en 1944. (Collection Dr. F. Ghergo)

PILOTES DE *STUKA*



Nous n'avons pas souhaité revenir sur la carrière de Hans-Ulrich Rudel, désormais bien connue à travers les nombreux articles et livres qui lui ont été consacrés.

On le voit ci-dessus en train de se préparer à décoller à bord de son Fw 190, Roumanie été 1944. (ECPA)

Ci-contre, en compagnie de l'*Oberst* Hans-Karl Stepp, *Kommodore* de la SG 2, à Husi (Roumanie), en 1944. (Collection J.V. Crow)

Ci-dessous, la guerre est terminée pour Rudel qui vient de se rendre aux troupes américaines à Kitzingen (voir page 12). (Collection J.V. Crow)

Thanks to numerous articles and books, Hans-Ulrich Rudel's career is now well-known. This is the reason why we decided not to include his biography in this folder.

He is seen here (above) in his Fw 190, in Rumania (Summer 1944), and (middle) with Oberst Hans-Karl Stepp (left), Kommodore of SG 2 at Husi (Rumania), at the same period.

Below and page 12, what remained of the once proud SG 2, 4 Fw 190s and 3 Ju 87s, landed at Kitzingen on May 8, 1945 to escape Soviet jails. On the photograph below, Hans-Ulrich Rudel has just made his last flight of WWII and wantonly crashed his Ju 87. He looks relaxed, joking with GIs. War is over.

CONCLUSIONS

À l'époque où elle possédait la supériorité aérienne, la Luftwaffe se révéla incapable de concevoir une doctrine d'emploi claire pour son aviation d'assaut. La théorie des grandes masses donna de bons résultats jusqu'à la fin de l'année 1941, dans la mesure où la Wehrmacht poursuivait sa guerre-éclair. Dans la perspective d'une guerre d'usure, qui s'installa dès le début de l'année 1942, elle montra rapidement ses limites.

La nébuleuse dans laquelle s'inscrivait la doctrine d'emploi entraîna quelques erreurs et dérapages sur le plan de la conception des avions spécialisés. Les succès initiaux du Ju 87 et la réussite de ses grands as masquèrent la nécessité de disposer d'un appareil plus rapide et mieux armé pouvant être employé pour autre chose que le bombardement en piqué.

Lorsque le haut commandement se réveilla, à l'automne 1943, il était trop tard. La réorganisation et la transformation des unités ne répondaient plus qu'à la résorption urgente de la crise, sans préparer l'avenir. À cette époque, l'élaboration d'une nouvelle doctrine d'emploi était devenue sans objet, la Luftwaffe ne faisant plus que subir et parer au plus pressé. Si l'aviation d'assaut tint relativement bien le choc à l'Est en dépit de circonstances défavorables, sa faillite à l'Ouest fut patente.

Comme pour la chasse, les grands as d'assaut furent l'arbre qui masqua la forêt aux responsables de la Luftwaffe. Même en détruisant 519 chars, Hans-Ulrich Rudel ne pouvait pas arrêter l'armée Rouge à lui seul. À partir de la grande offensive soviétique de l'été 1944, qui vit le *Heeresgruppe Mitte* reculer de plus de 700 km en cinq semaines, l'aviation d'assaut ne put que retarder l'échéance, devenue désormais inéluctable. Pourtant, nombreux furent encore ses succès sur le plan tactique et, ce, jusqu'au 8 mai 1945.

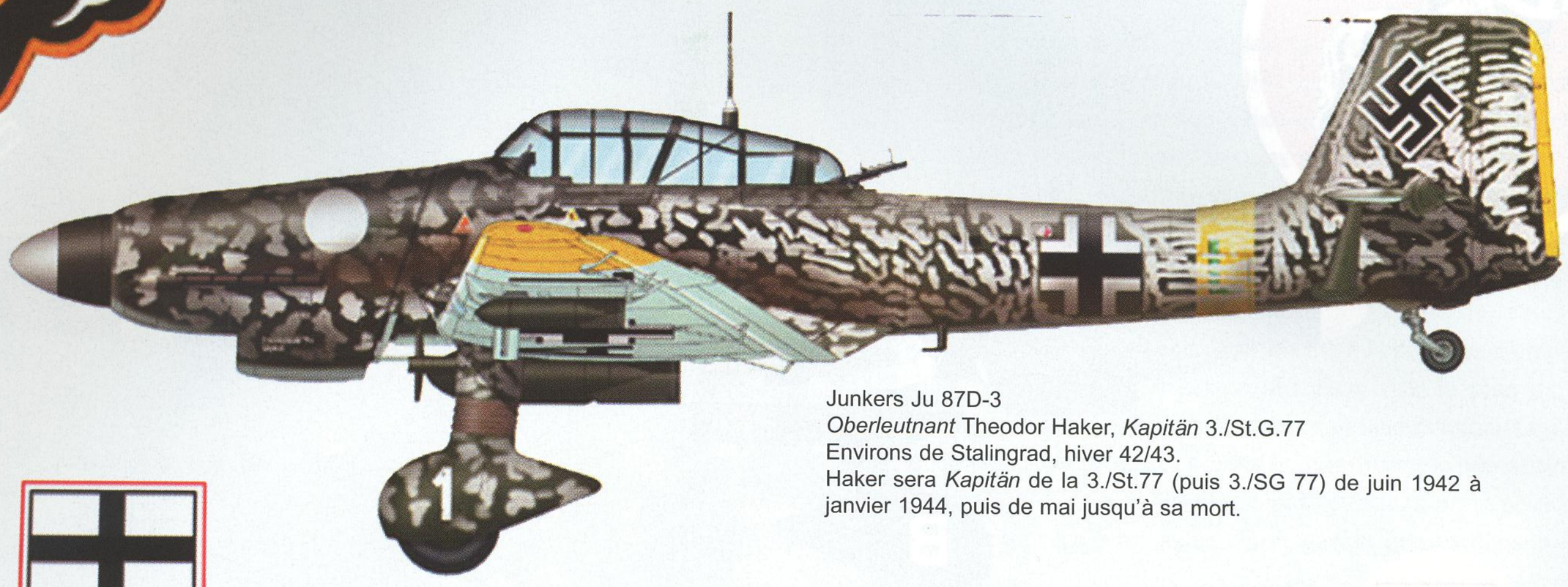
L'aviation d'assaut fut sans aucun doute la branche de la Luftwaffe qui manifesta le plus grand mordant tout au long de la guerre.

Ses pertes furent à la mesure de ses succès. Au 10 avril 1944, l'aviation d'assaut avait perdu 4 417 avions et 1 761 équipages depuis le début de la guerre.

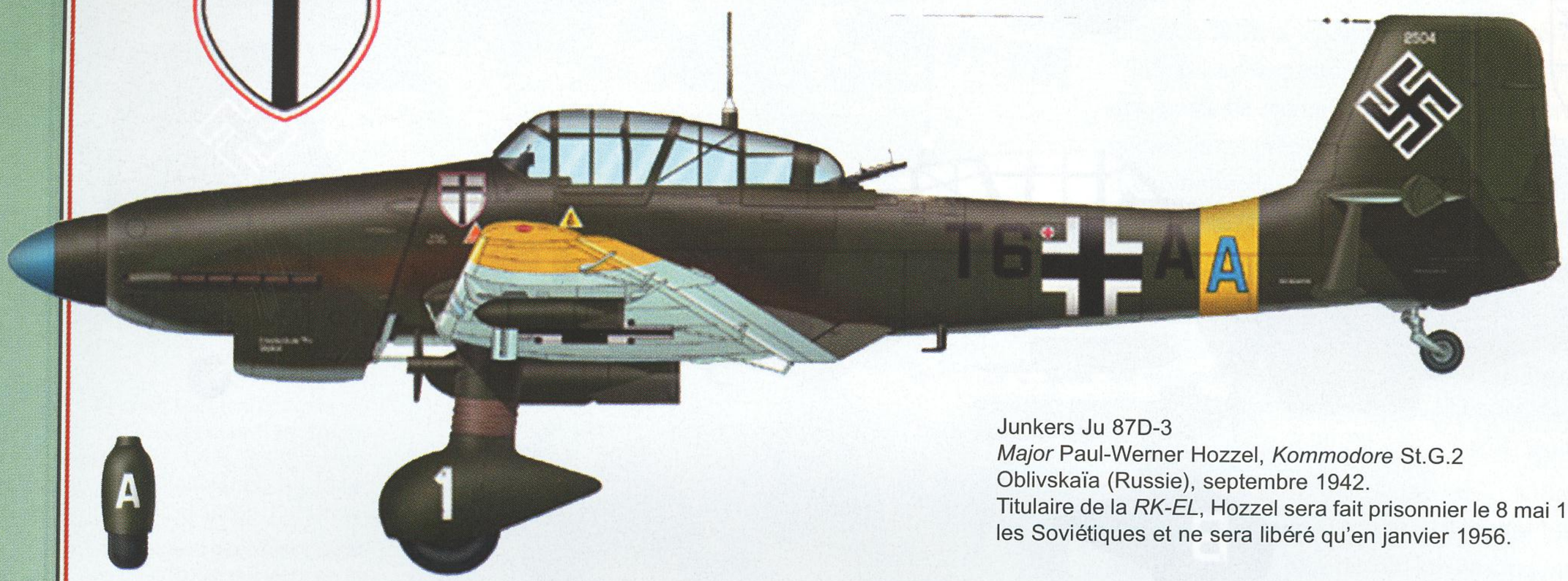
NAVIGANTS AYANT EFFECTUÉ 1 000 MISSIONS OU PLUS

Grade et nom	*Nombre*	*Observations*
Obst Hans-Ulrich Rudel	2 530	
Obfw Erwin Hentschel	1 490	Radio de Rudel
Maj Theodor Nordmann	1 300	
Lt Kurt Plenzat	1 234	
Obfw Alois Wosnitza	1 217	
Oblt Gustav Schubert	1 200	
Hptm Hendrick Stahl	1 200	
Maj Maximilian Otte	1 179	Aussi sur Bf 110
Hptm Alexander Glaser	1 123	
Oblt Wilhelm Stähler	1 100	
Maj Karl Henze	1 098	
Obstlt Georg Jakob	1 091	
Maj Franz Kieslich	1 078	
Maj Herbert Bauer	1 071	
Maj Alwin Boerst	1 060	
Ofw Ernst Filius	1 060	Radio de Boerst
Ofw Anton Hubsch	1 060	
Lt Wilhelm Noller	1 058	
Hptm Hubert Polz	1 055	
Maj Friedrich Lang	1 008	
Hptm Heinz Jungclaussen	1 000	
Lt Georg Jauernick	1 000	
Maj Horst Kaubisch	1 000	

STUKAGESCHWADER 77

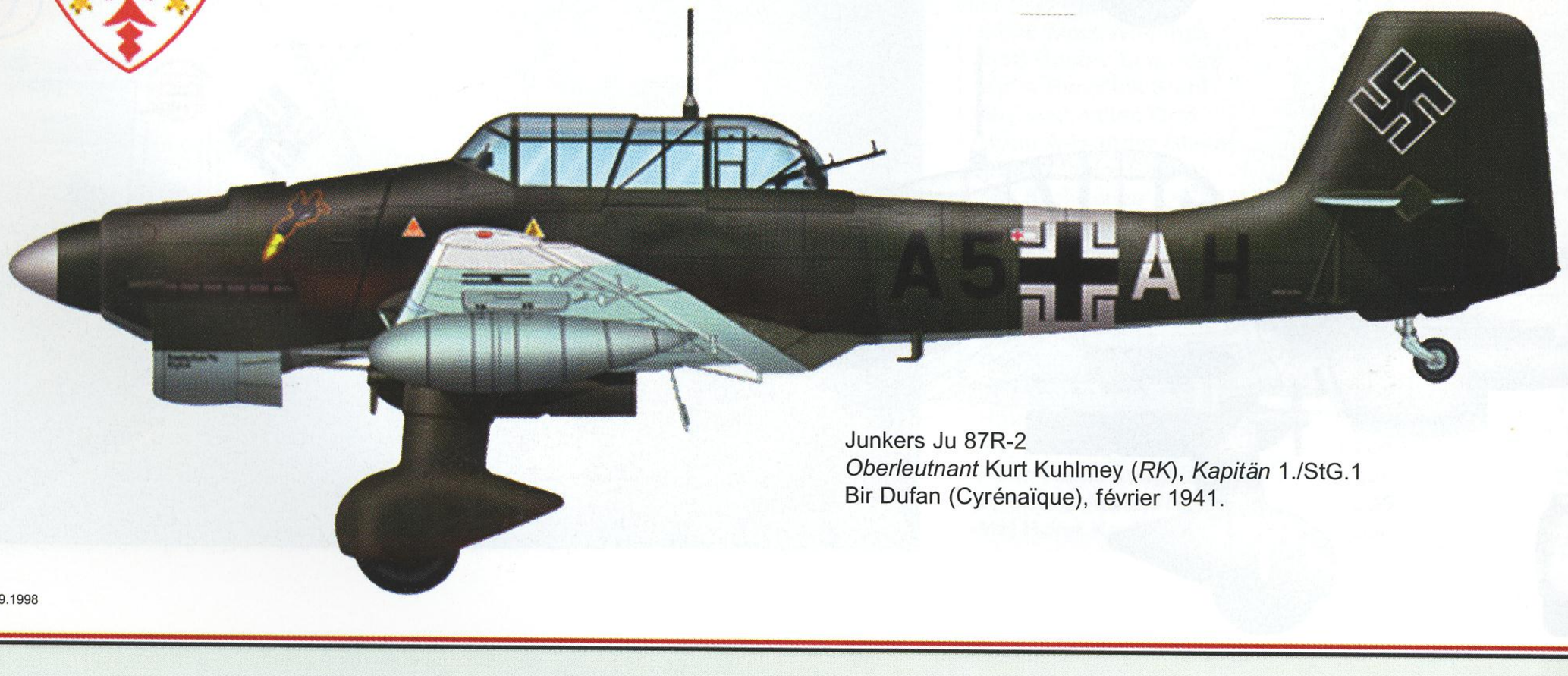


Junkers Ju 87D-3
Oberleutnant Theodor Haker, *Kapitän* 3./St.G.77
Environs de Stalingrad, hiver 42/43.
Haker sera *Kapitän* de la 3./St.77 (puis 3./SG 77) de juin 1942 à janvier 1944, puis de mai jusqu'à sa mort.



Junkers Ju 87D-3
Major Paul-Werner Hozzel, *Kommodore* St.G.2
Oblivskaïa (Russie), septembre 1942.
Titulaire de la *RK-EL*, Hozzel sera fait prisonnier le 8 mai 1945 par les Soviétiques et ne sera libéré qu'en janvier 1956.

Junkers Ju 87B-2
Hauptmann Anton Keil, *Kommandeur* III./St.G.51
La Malmaison (France), mai 1940.
Un doute subsiste quant à l'insigne porté.
D'autres publications donnent le code vert clair, mais il est plus probablement jaune.



Junkers Ju 87R-2
Oberleutnant Kurt Kuhlmey (*RK*), *Kapitän* 1./StG.1
Bir Dufan (Cyrénaïque), février 1941.

P-A. Tilley - © 09.1998

Alwin Boerst

Alwin Boesrt est né le 20 octobre 1910 à Osterode et, à l'âge de 23 ans, il passe ses brevets de vol à voile. Sorti sous-officier de réserve de son incorporation, en 1937 il s'engage dans la Luftwaffe avec le grade de sergent. Il est affecté à la 3./St.G.163, qui devient 3./St.G.2 – une unité qu'il ne quittera jamais plus. En septembre 1938, il est promu au grade de sous-lieutenant. En juillet 1939, on lui affecte un jeune radio du nom de Ernst Filius, en compagnie duquel il volera pendant cinq années, de la Pologne à l'Ukraine, de la Hollande à la Crète. Ils contitueront le « couple » le plus ancien parmi les équipages de *Stuka*.

Au cours de la campagne de Pologne, Boerst et Filius accomplissent 39 missions. Le 10 mai, ils font partie de la première vague qui attaque le fort d'Eben-Emael, en Belgique. Le 2 juin, Boerst reçoit la Croix de Fer de 1ère classe. À la fin de la campagne de France, il compte déjà 113 missions et il est promu au grade de lieutenant en août. Boerst et Filius sont ensuite engagés dans les Balkans, où ils réalisent 22 nouvelles missions, prenant part à la destruction d'un destroyer anglais au large de la Crète.

Le 22 juin 1941, devenu *Kapitän* de son escadrille, il part à la conquête de l'Est. C'est le début d'une longue série de vols qui vaudra à l'équipage une grande notoriété dans toute l'armée allemande, que seul le tandem Rudel-Hentschel sera à même d'égaler par la suite. Boerst et Filius enchaînent les sorties à une cadence infernale : 200ème le 28 juin, 300ème le 2 septembre...

Le 7 octobre, Alwin Boerst reçoit la *Ritterkreuz*. Il se révèle un leader charismatique, à la fois apprécié et craint pour son tempérament colérique et volontariste. Ses « coups de gueule » deviennent rapidement légendaires, mais sa colère est généralement de courte durée. Dur avec lui-même, il est aussi dur avec les autres. Il n'entretient pas de bonnes relations avec sa hiérarchie, à laquelle il tient fréquemment tête quand il est persuadé d'avoir raison, n'hésitant pas à enfreindre le règlement quand celui-ci lui semble stupide. Il ne supporte pas l'échec et, malheur à ceux qui se trouvent sur son passage, de retour au terrain, si ses tombes ont manqué leur cible...

Boerst n'hésite pas non plus à faire le coup de feu contre les chasseurs soviétiques qui menacent ses équipiers. Il abat ainsi plusieurs I-16. Il effectue sa 400ème mission le 7 avril 1942. En mai, le I./St.G.2 est renvoyé à Graz goûter un repos mérité, qui sera de courte durée. Le groupe repart en juin pour appuyer l'offensive en direction de Stalingrad. Le 10 août 1942, en réalisant sa 600ème sortie, Boerst partage avec Rudel l'honneur d'être le pilote comptant le plus grand nombre de missions de guerre de toute la Luftwaffe. Après la mort du *Hauptmann* Johann Zemsky, qui comptait aussi 600 missions, le haut commandement estime qu'il est temps de retirer du front les pilotes les plus chevronnés. Boerst et son ami, Friedrich Lang, sont rappelés en Allemagne.

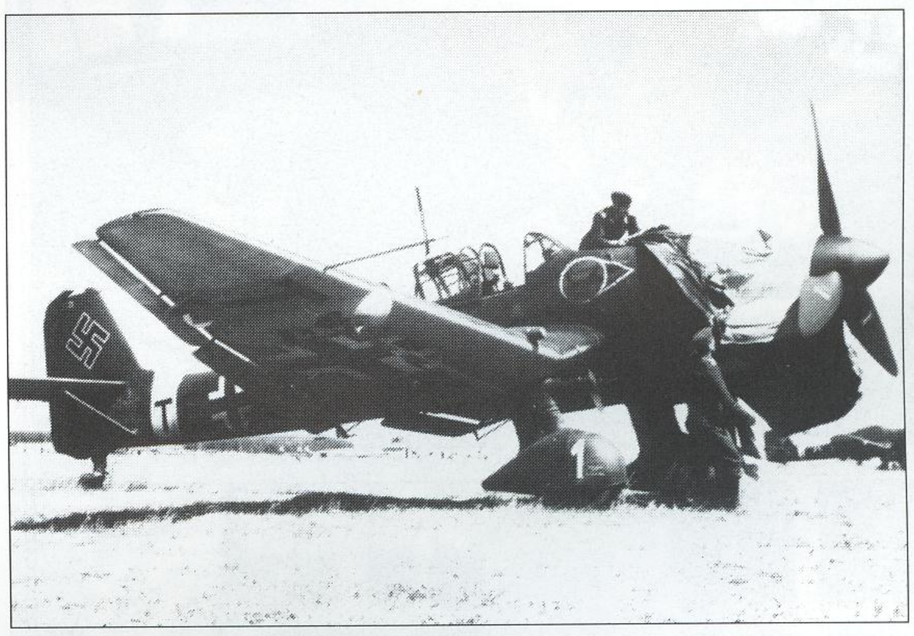
Le 28 novembre 1942, Boerst reçoit les Feuilles de Chêne et devient capitaine trois jours plus tard. Cependant, la situation ayant pris un tour catastrophique à Stalingrad, Boerst est renvoyé au front peu après la capitulation de Paulus. Il retrouve Filius et le tandem accomplit sa 800ème mission le 28 août 1943. Début octobre, il est abattu par la DCA et, légèrement blessé, doit être hospitalisé. Il revient pour succèder à Bruno Dilley à la tête du I./St.G.2 et est nommé commandant.

Le 29 janvier 1944, Boerst et Filius franchissent le cap des 1 000 sorties de guerre. Le 30 mars, les deux hommes décollent pour la 1 060ème fois. Partis de Rauchowka à bord d'un Ju 87G-1, ils se dirigent vers Parliti, au nord de Iasi, où des T-34 menacent de forcer les lignes allemandes. Cette fois, la chance n'est pas au rendez-vous. Plongeant vers la ligne de chemin de fer, le Ju 87 est pris sous un violent tir de la DCA soviétique. Il est mis en torche en quelques instants. Des témoins ont aperçu Filius sauter de l'habitacle, mais la toile du parachute s'est accrochée à l'empennage de l'appareil et celui-ci l'a entraîné dans son plongeon mortel.

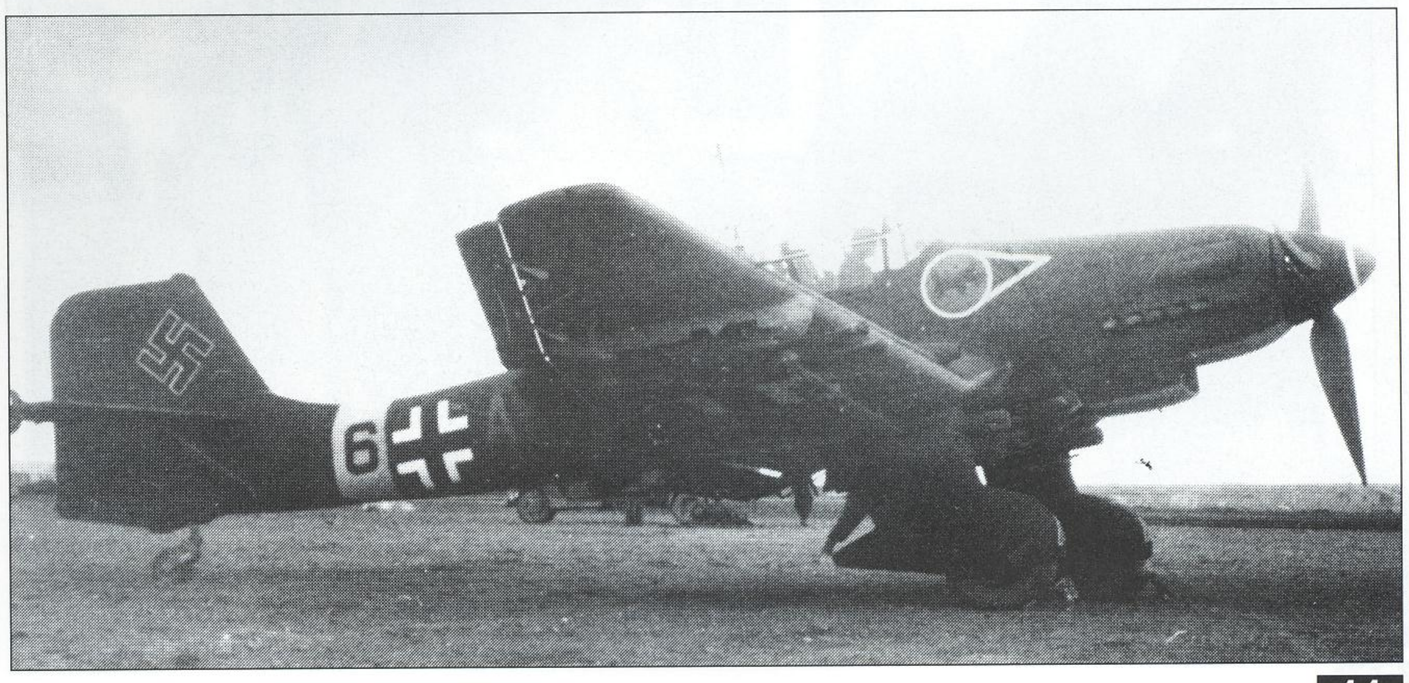
À titre posthume, Alwin Boerst recevra les Glaives à sa Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne. Juste récompense, l'*Oberfeldwebel* Ernst Filius, qui avait été proposé pour la *Ritterkreuz* début 1944, la recevra à titre posthume.

Ci-dessus : le tandem de choc, Boerst-Filius, de retour à Novogrodek le 28 juin 1941, après leur 300ème mission commune.
(ECPA)

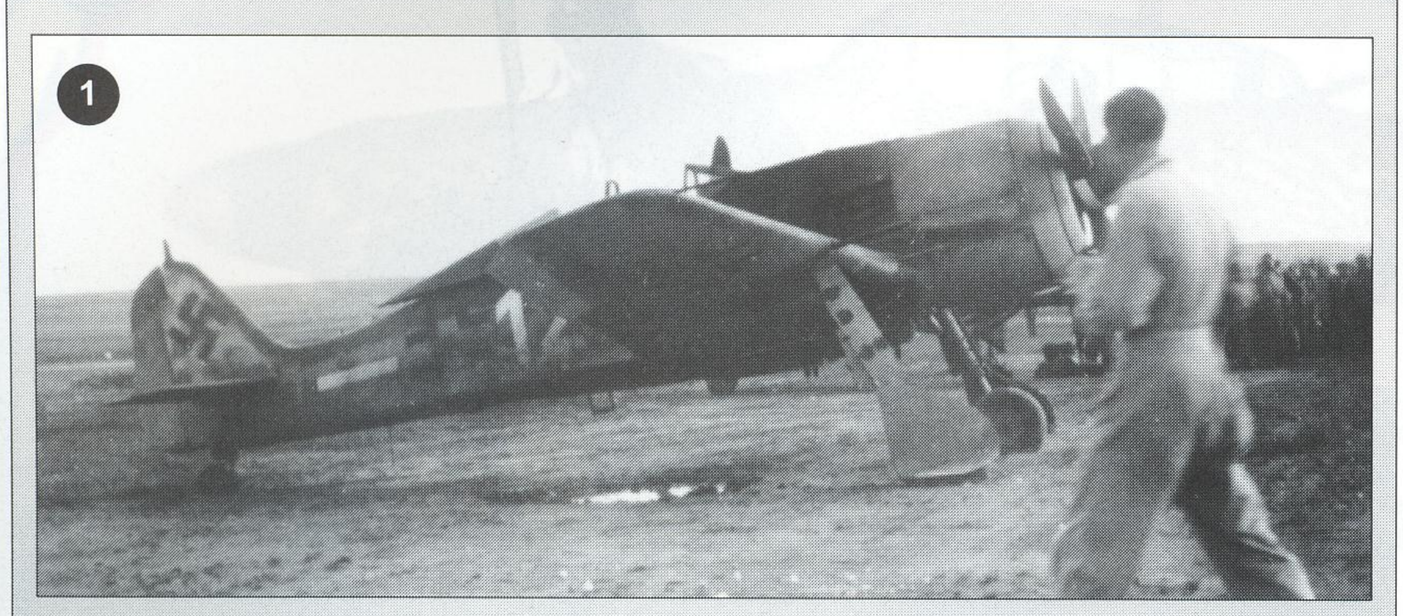
Ci-contre : célébration de la 1 000ème mission de guerre à Pervomaisk, le 29 janvier 1944.
(Collection H. Obert)



Ci-contre et ci-dessous : photographiés à Smolensk, en mai 1942, deux *Dora* du III./St.G.2 dont le code commence par T6+A.
Ils portent un chevron devant l'insigne, généralement identifié comme une marque réservée aux *Kommandeure*, mais qui pourrait aussi avoir été étendue aux *Staffelkapitäne*. L'appareil ci-contre, appartenant à une série de photos montrant Alwin Boerst, est vraisemblablement son appareil lorsqu'il commandait la 3./St.G.2.
(Bundesarchiv)



LA REDDITION DE LA SG 2
KITZINGEN - 8 mai 1945


1

2

3

4

LES TUEURS DE CHARS

Oberst Hans-Ulrich Rudel	SG 2	519
Major Horst Kaubisch	SG 1	137
Oberleutnant Hartmut Vogt	SG 77	125
Oberfeldwebel Anton Hubsch	SG 2	120
Hauptmann Gerhard Studemann	SG 77	117
Oberfeldwebel Alois Wosnitza	SG 10	104
Hauptmann Hendrick Stahl	SG 2	100
Leutnant Jakob Jenster	SG 2	100
Leutnant Anton Korol	SG 2	99
Oberleutnant Wilhelm Joswig	SG 2	88
Oberleutnant Max Diepold	SG 77	87
Leutnant Wilhelm Noller	SG 10	86
Oberfeldwebel Hans Ludwig	SG 2	85
Oberfeldwebel Heinz Edhoffer	SG 2	84
Major Theodor Nordmann	SG 3	80
Leutnant Kurt Plenzat	SG 2	80
Oberfeldwebel Siegfried Fischer	SG 1	80
Hauptmann Kurt Lau	SG 103	80
Hauptmann Rudolf-Heinz Ruffer	SG 9	80

VICTOIRES AÉRIENNES

Oberleutnant August Lambert	SG 2	116
Leutnant Hermann Buchner	SG 2	58
Hauptmann Hans Stollenberger	SG 10	45
Leutnant Otto Domeratzki	SG 2	38
Major Karl Kennel	SG 2	34
Oberleutnant Norbert Schmitt	SG 10	30
Oberleutnant Fritz Seyffardt	SG 2	30
Oberstleutnant Georg Dörffel	SG 1	30
Major Werner Dörnbrack	SG 4	29
Major Günther Bleckmann	SG 2	27
Oberleutnant Wilhelm Meyn	SG 3	26
Oberleutnant Willi Tritsch	SG 1	20
Hauptmann Rudolf Smola	SG 2	17
Oberfeldwebel Bernhard Johannes	SG 10	17
Leutnant Heinrich Starke	SG 2	16
Hauptmann Manfred Goetze	SG 77	16
Oberfeldwebel Siegfried Fischer	SG 1	15

Ces palmarès, en particulier celui du nombre de chars détruits, doivent être accueillis avec circonspection. Beaucoup de scores ont été arrondis et certains sont sujets à controverse. Ils ne sont donnés qu'à titre indicatif.

Ci-contre :
le 8 mai 1945, les Américains, qui occupaient la base de Kitzingen, eurent la surprise de voir arriver quatre Fw 190 et trois Ju 87 – tout ce qui restait de la SG 2 – conduits par Hans-Ulrich Rudel en personne. Ce dernier a donné l'ordre de détruire les appareils au moment de l'atterrissage. Deux pilotes n'exécutèrent pas cet ordre.
1 – Le premier fut un jeune adjudant du II./SG 2, qui, ayant embarqué une passagère au dernier moment, craignait de la blesser en se posant son Fw 190 sur le ventre.
2 – Le second fut le *Major* Karl Kennel (à l'extrême droite), commandant le II.S/G 2, récemment blessé au bras, que l'on voit ici escorté par deux GIs.
3 – Le Ju 87D de l'*Oberleutnant* Hans Schwirblat, qui malgré la perte d'une jambe, a suivi les consignes de son *Kommodore*. On le voit ici, à gauche, marchant vers les soldats américains qui l'attendent.
4 – Le petit groupe d'aviateurs et la passagère du Fw 190 sont conduits au quartier-général par des soldats américains. À l'extrême gauche, on aperçoit Kennel qui fait face à Rudel.
(Collection J.V. Crow)

Armin Thiede

Né le 30 décembre 1917 à Gross-Lipke (près de Posen), Armin Thiede fait partie de la première génération des pilotes de *Stuka*. Il reçoit le baptême du feu en France, en mai 1940. Thiede, alors pilote au sein de la 8./St.G.2, prend une part active aux opérations aériennes qui se déroulent au-dessus de Dunkerque, puis lors des attaques contre les convois maritimes britanniques dans la Manche (juillet-août 1940).

Mais, c'est au cours des combats en Grèce et plus en encore, en Crète, en avril et mai 1941, qu'il asseoit définitivement sa réputation en coulant successivement trois transports (pour un total de 10 500 tonneaux) et en étant crédité d'un coup au but sur un croiseur et sur un destroyer de la Royal Navy. Ces résultats, acquis en quelques semaines et considérés comme « exceptionnels » par l'*Oberkommando der Luftwaffe* (OKL, haut état-major de la Luftwaffe), lui valent l'attribution immédiate de la *Ritterkreuz* (14 juin 1941). Le jeune sous-lieutenant, passé à la 7./St.G.2, compte déjà plus de 100 missions de guerre.

Retiré du front et muté comme instructeur dans une école de pilotes d'assaut, il est rappelé sur le front Est début 1942 en tant que *Gruppen-Adjutant* du II./St.G.2. Il devient ensuite *Kapitän* de la 2./St.G.2 et effectue plus de 150 missions de guerre au-dessus de Stalingrad entre septembre 1942 et janvier 1943. À cette date, il rejoint la St.G.151 pour prendre le commandement du deuxième groupe.

Il meurt le 9 juillet 1943 comme passager d'un planeur DFS 230 qui s'écrase près de Vasadin, en Croatie. Il fait partie des sept premières victimes; à noter que les treize survivants seront massacrés plus tard par des partisans titistes. À l'époque de son décès, le *Hauptmann* Armin Thiede avait accompli plus de 700 missions de guerre.

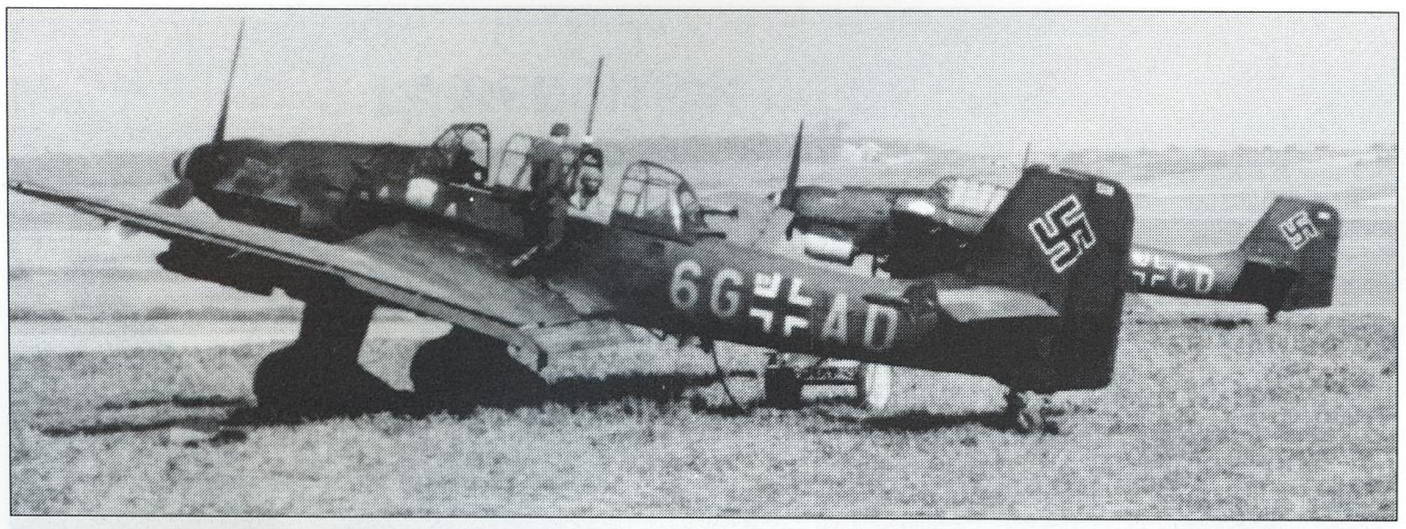
Ci-contre :
Großer Bahnhof (littéralement grande gare; ce terme désignait une chaude réception dans le jargon de la Luftwaffe) pour Armin Thiede et Werner Stein, son radio, au retour de leur 400ème mission, dans les environs d'Oblivskaïa, en septembre 1942.

La tradition voulait que soit remis au pilote un animal comestible (en général un cochon, mais dans le cas présent une oie, au demeurant récalcitrante – faute de grives...) dégusté le soir, une bouteille de champagne (français) et une couronne tressée ou un bouquet de fleurs. Pour porter chance, un mécanicien se déguisait habituellement en ramoneur, un personnage chargé de nombreux symboles en Allemagne.

Ces petites fêtes, sans prétention mais souvent chargées d'émotion, étaient l'occasion pour les équipages d'oublier l'espace de quelques heures les dures réalités du front Est et leurs camarades disparus.

Il semble que Stein (au centre, sur la photo du bas) ait confectionné un Ju 87 en bois pour le remettre en présent à son pilote. Bien que partageant les mêmes risques, les radios, à de rares exceptions près, n'ont jamais connu les honneurs réservés à leur pilote. Nombreux sont ceux qui ont dépassé les 400 missions de guerre, mais ils n'ont jamais figuré sur un quelconque communiqué officiel et ne sont jamais sortis de l'ombre. Signalons, toutefois, que Stein fut l'un des quinze radios à recevoir la *Ritterkreuz*.

(Photos ECPA)



Above : on foreground, Hauptmann Anton Keil's Ju 87B-2. He was commanding III./St.G.51 during the campaign of France. This unit became II./St.G.1 in July.

Below : Hautpmann Herbert Bauer (Kapitän 3./SG 2) is warmly welcomed after his 1,000th war mission, Husi (Rumania), May 3, 1944.

En haut :
au premier plan, le Ju 87B-2 du *Hauptmann* Anton Keil, *Kommandeur* du III./St.G.51, pendant la campagne de France. Ce groupe sera rebaptisé II./St.G.1 en juillet. (ECPA)

Ci-dessus :
le *Hauptmann* Herbert Bauer, *Kapitän* de la 3./SG 2, de retour de son 1 000ème vol de guerre, le 3 mai 1944, à Husi (Roumanie). Il est accueilli par l'*Unteroffizier* Hageböcker, déguisé en ramoneur. Au menu du soir : cochon de lait rôti à la broche ! (Collection H. Obert)

Anton Keil

Né en Basse Bavière le 21 octobre 1910, Anton Keil appartient à la petite phalange de pionniers de l'aviation d'assaut allemande. Engagé volontaire dès 1931, il opte en 1934 pour la jeune Luftwaffe et, breveté pilote à l'école de Cottbus, il reçoit le commandement du III./St.G.162 en mars 1937. Promu capitaine en octobre 1939, après avoir participé aux combats en Pologne, il joue un rôle primordial lors de l'offensive à l'ouest, en mai 1940. Il s'illustre en Flandres et sur la Somme, où, à la tête du III./St.G. 51, il mène, entre autres, d'efficaces interventions contre les concentrations de chars dans la région de Wissembourg et de Colmar, permettant à la Wehrmacht de prendre la ligne Maginot à revers. Lors des combats qui, de juin à juillet 1940, se déroulent au-dessus de la Manche et de la mer du Nord, il se fait remarquer par plusieurs succès contre des croiseurs et des destroyers britanniques, ainsi que contre de nombreux cargos. Au cours de la bataille d'Angleterre, il se taille une solide réputation de combattant et de meneur d'hommes hors pair en réalisant de hardies et délicates opérations contre les principaux aérodromes du RAF *Fighter Command*.
Ce n'est donc pas une surprise si, le 19 août, il est le douzième pilote de *Stuka* à recevoir la *Ritterkreuz*.

Selon certaines sources, il aurait été abattu dix jours plus tard, le 29 août 1940. En fait, il semble que Anton Keil ait été tué le 29 août 1941, lors d'un atterrissage forcé au cours duquel son appareil se retournera près de Skalovo, en Russie, au terme de la 132ème mission de guerre. Son mitrailleur, le *Feldwebel* Wilhelm Knopf périra également.

Herbert Bauer

Avec 1 071 missions à son actif, l'Autrichien Herbert Bauer n'est certes pas, comme le prétendent certains historiens, le deuxième pilote – derrière Rudel – à avoir accompli le plus grand nombre de vols de guerre, mais le treizième. Un chiffre qui semble d'ailleurs lui avoir porté chance.
Né le 16 avril 1919 à Innsbruck, Herbert Bauer débute sa carrière de pilote comme sergent à l'école de *Stuka* de Graz, dans son pays natal, en 1940. Il rejoint ensuite la *Stukageschwader* 2, au sein de laquelle il fera toute sa carrière entre 1941 et 1945.
Il effectue sa première mission le 7 juillet 1941 dans les environs de Vitebsk. C'est dans cette même zone que, quelque temps plus tard, il survit à l'une des plus singulières expériences que peut connaître un pilote allemand. En effet, il est volontairement éperonné en plein vol par un pilote soviétique, adepte du *taran* (terme russe signifiant abordage volontaire).
Cela ne l'empêche nullement de poursuivre le combat et ce, jusqu'au 24 avril 1942, date à laquelle, il est grièvement blessé à la mâchoire lors d'une attaque contre le port de Cronstadt, où il avait précédemment participé à la destruction du cuirassé *Révolution d'Octobre* (20 septembre 1941). Après dix mois d'hôpital, il revient au I./St.G.2 le 25 février 1943 et prend le commandement de la 3ème escadrille en juin.
Les honneurs se succèdent rapidement. Déjà titulaire de la *Deutsches Kreuz in Gold* depuis le 2 avril 1942, il accomplit sa 500ème mission (au-dessus de Kharkov), le 13 juillet 1943 et sa 700ème le 31 décembre. Ce jour-là, il reçoit la *Ritterkreuz*.
Le 1er mai 1944, il est élevé au grade de capitaine et, le 3 mai, il franchit le cap mythique des 1 000 vols de guerre. Le 30 septembre 1944, il devient le 618ème soldat allemand à être décoré des Feuilles de Chêne.
Le 23 novembre 1944, il est nommé *Kommandeur* du I./SG 2 et le 1er mars 1945, il est promu commandant. En moins de deux ans, il est passé du grade de sous-lieutenant à celui de commandant.
À la fin de la guerre, son palmarès fait état de 1 071 missions, 11 victoires homologuées (et 12 non homologuées), 51 chars et 2 trains détruits et plusieurs navires touchés. Il est à souligner qu'il a été abattu trois fois et a même dû sauter en parachute une fois. Émigré en Argentine, il se reconvertira dans le commerce à Buenos Aires.

PILOTES DE *STUKA*

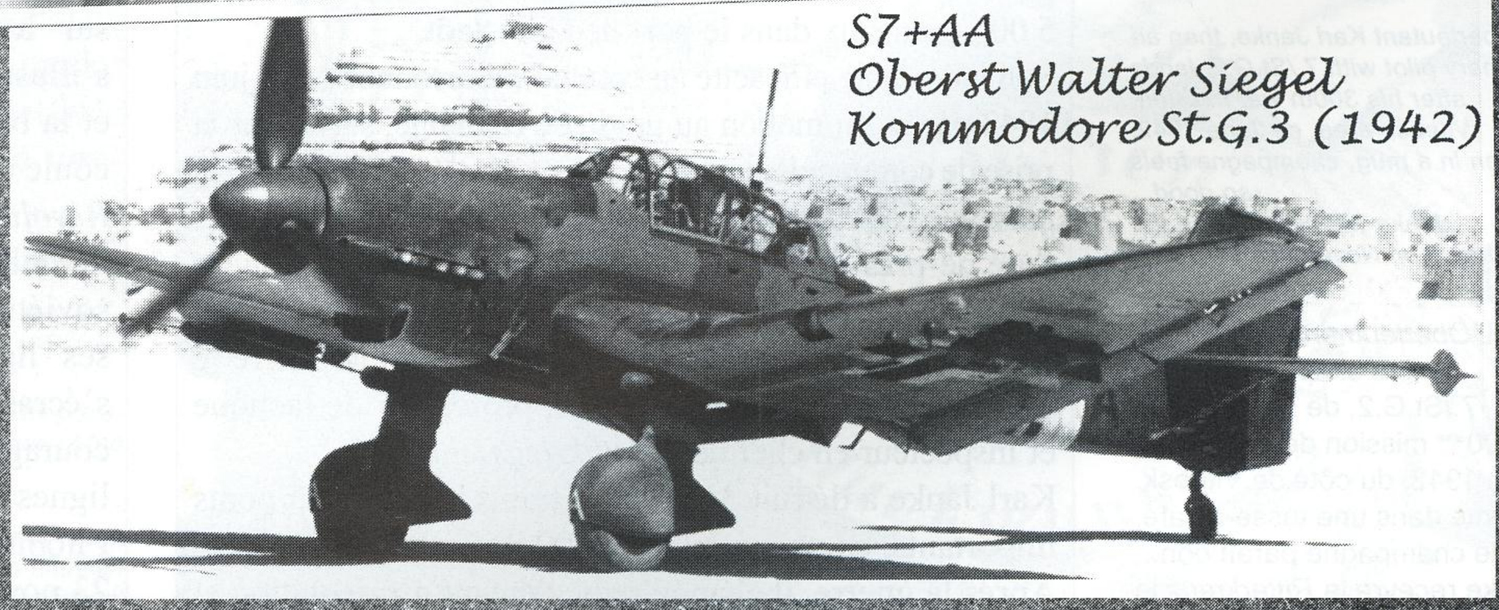
Maj. Karl Henze
Kdr. I./SG 77
1 000ème mission
26.02.44 (Oumdn)

Maj. Alfred Druschel
Kommodore Sch.G.1

Hptm. Georg Dörffel
Kdr. I./Sch.G.1
800ème mission
14.07.43 (Orel)

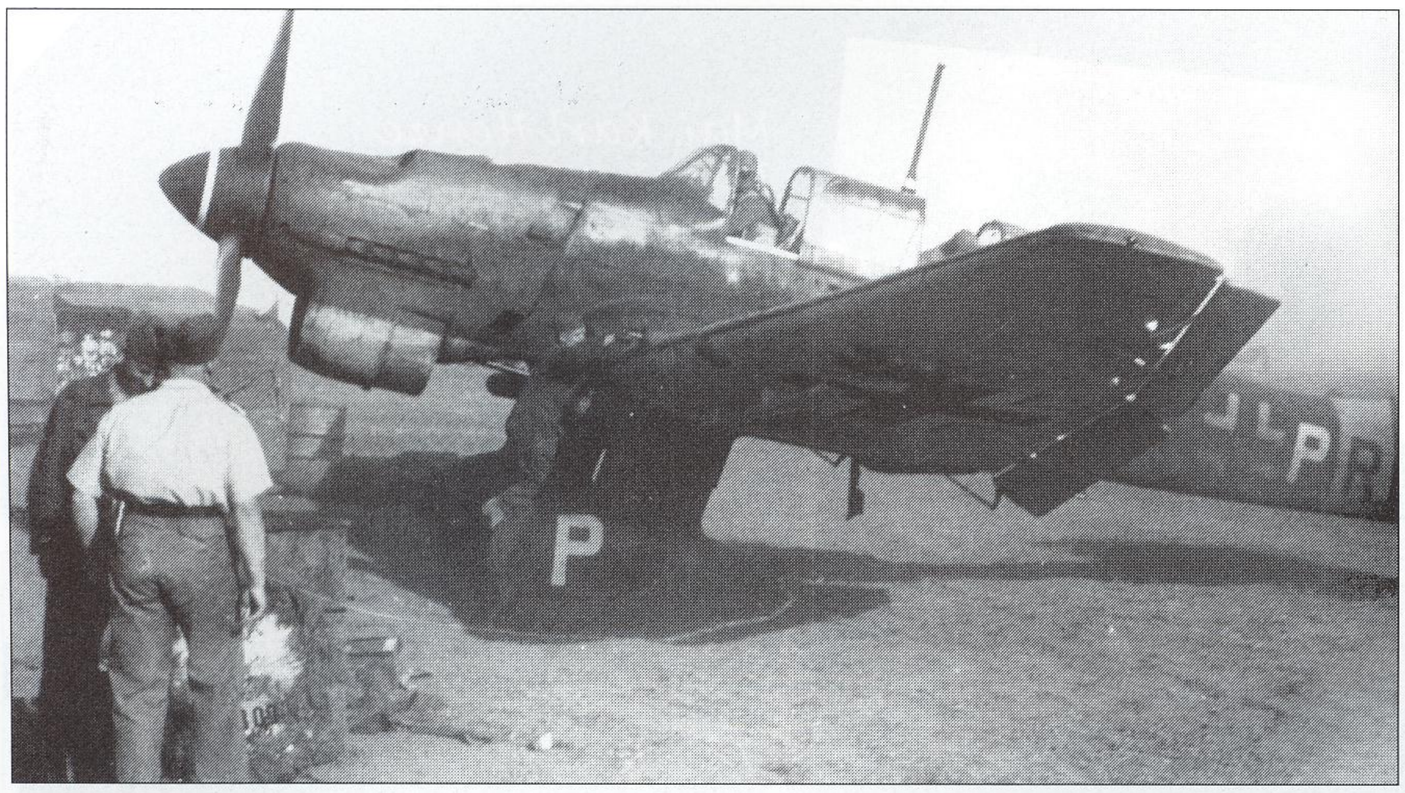
Maj. Otto Weiß
Kdr. II.(Sch.)/LG 2

Promotion de Josef Menapace au grade de Leutnant (08.41)



S7+AA
Oberst Walter Siegel
Kommodore St.G.3 (1942)

Photos Bundesarchiv - Coblence



Karl Janke

Né le 7 février 1912 à Sparsen (près de Neustettin), Karl Janke embrasse la carrière militaire en octobre 1931. Débutant dans les transmissions, il rejoint la nouvelle Luftwaffe en 1935. Le 15 juin 1938, il est affecté à sa première unité, le II./St.G.163, rebaptisé III./St.G.2 le 15 mai 1939. C'est au sein de la 8ème *Staffel* qu'il participe aux campagnes de Pologne et de France, au cours de laquelle il est abattu et grièvement blessé. Il revient au front en octobre 1940 et prend part à la campagne des Balkans. S'ensuivent les combats sur le front Est, où, en septembre 1941, il s'illustre en coulant un transport de 5 000 tonneaux dans le port de Cronstadt.

Son indéniable efficacité au combat est reconnue le 15 juin 1942 par sa promotion au grade de capitaine, suivie par la prise de commandement de la 5./St.G.2 puis de la 7./St.G.2, ainsi que par l'attribution, le 11 novembre, de la *Ritterkreuz*.

Agé de près de 31 ans, il est retiré du front en janvier 1943 et muté comme instructeur dans plusieurs écoles, avant d'être appelé en état-major. La fin de la guerre le trouve au grade de commandant, professeur de tactique et inspecteur en chef de la *Luftkriegsschule* 9.

Karl Janke a détruit 32 chars, 3 trains blindés et 3 ponts importants, en un peu plus de 500 missions.

Après la guerre, il change radicalement d'orientation et devient capitaine dans la marine marchande.

Oberleutant Karl Janke, then an ordinary pilot with 7./St.G.2, lands after his 300th war mission, Vitebsk area, ca June 1942. Even in a mug, champagne feels so good... Janke will be awarded the Ritterkreuz on November 16, 1942.

L'*Oberleutnant* Karl Janke, alors simple pilote à la 7./St.G.2, de retour de sa 300ème mission de guerre, en juin 1942, du côté de Vitebsk. Même dans une tasse à café, le champagne paraît bon... Janke recevra la *Ritterkreuz* le 16 novembre 1942. (ECPA)

Ernst Kupfer

Figure emblématique de l'aviation d'assaut allemande, le *Dr. jur.* Ernst Kupfer est né le 2 juillet 1907 à Cobourg. Celui qui commandera successivement au cours de sa courte existence un escadron de cavalerie, une escadre aérienne d'élite et toute une arme, est un intellectuel doublé d'un homme d'action et de terrain de grande envergure, qui dirigera ses escadrilles comme il a mené à la charge sa cavalerie bavaroise, toujours devant et face à l'ennemi.

Il débute dans la vie comme employé de banque, puis chômeur, ce qui lui laisse le temps de reprendre ses études et de passer deux ans à la célèbre université de Heidelberg. Il s'engage en octobre 1928 au 5ème escadron du 17ème régiment de cavalerie, qui le voit passer du grade de sous-lieutenant en avril 1933 à celui de lieutenant en décembre 1934. Unaniment apprécié par ses camarades pour ses qualités d'homme de caractère et d'esprit, ce géant de près de 2 mètres poursuit toujours ses études et est reçu docteur en droit en mars 1937.

À l'automne 1937, il est promu chef d'escadron et en 1939, il décroche ses épaulettes de *Rittmeister* (capitaine de cavalerie). Cette année, il opte pour la Luftwaffe. Il suit diverses formations de base avant de rejoindre le I./St.G.2, le 7 septembre 1940. Il a alors 33 ans. Ce groupe est commandé par le *Hauptmann* Hubertus Hitschhold, auprès duquel il parfait sa formation en tant qu'ailier. Il ne peut rêver d'un meilleur mentor et, dès le mois d'octobre, il prend le commandement de la 7ème escadrille, qui par la même occasion adopte comme insigne le *Bamberger Reiter*, emblème de son ancien régiment de cavalerie, dessiné d'après une célèbre sculpture qui orne la cathédrale de Bamberg (et qui, par un hasard extraordinaire, sera à peu près le seul vestige que l'on retrouvera intact lorsque l'édifice sera rasé par les bombardiers de la RAF).

Dès ses premières missions lors de la bataille de Crète (avril-mai 1941), il fait preuve d'une pugnacité et d'une efficacité au-dessus de la moyenne. Il porte un coup fatal au croiseur britannique *Gloucester*, qui coulera le 22 mai. Cet exploit lui vaut aussitôt la *Deutsches Kreuz in Gold*. Puis, sans véritable transition, il est transporté sur le nouveau front qui s'ouvre à l'est. Kupfer s'illustre à nouveau lors des attaques contre Léningrad et la base navale de Cronstadt où, en quelques jours, il coule un croiseur et place un coup au but sur le cuirassé *Révolution d'Octobre*. Cependant, tout ne s'est pas déroulé facilement. Il est atteint trois fois par la DCA soviétique, mais réussit en deux occasions à regagner ses lignes tant bien que mal. La troisième fois, il s'écrase devant des positions amies et ne doit qu'au courage de quelques fantassins d'être tiré dans les lignes allemandes. Grièvement blessé, il est envoyé à l'hôpital et c'est sur son lit que, trois mois plus tard, le 23 novembre 1941, on lui remet la *Ritterkreuz*.

Il ne revient au front que le 1er avril 1942, date à

laquelle, après avoir été nommé commandant, il prend la tête du II./St.G.2. Lors de l'offensive contre Stalingrad, après avoir abattu un chasseur soviétique au terme d'une attaque d'une colonne de blindés, il repère un équipage abattu. Il décide aussitôt de poser son Ju 87 près de l'épave et de récupérer ses occupants, l'*Oberleutnant* Armin Thiede et l'*Oberfeldwebel* Stein. Malgré la surcharge, il parvient à redécoller au nez et à la barbe de T-34 arrivés sur les lieux.

Kupfer accomplit sa 500ème mission le 30 octobre 1942. Le 8 janvier 1943, il est le 173ème soldat allemand à recevoir les Feuilles de Chêne. En mars, il devient *Kommodore* de la St.G.2, qu'il mène personnellement au combat sur la tête de pont du Kouban. Dans le cadre des opérations aériennes, qui permettent à la Wehrmacht de bloquer puis de repousser l'offensive soviétique après la chute de Stalingrad, Kupfer prend le commandement d'un groupement tactique baptisé *Stuka-Verband Kupfer*, composé d'un groupe de la St.G.2, du I./St.G.3, du II./St.G.77 et du III./JG 3. C'est à la tête de ce groupe de choc qu'il partipe successivement aux batailles de Kharkov et de Koursk. Lors de cette dernière, il accomplit sa 600ème mission de guerre, le 5 juillet 1943.

Entre le 19 et le 21 juillet, Kupfer réalise un véritable exploit sans précédent : stopper et écraser une offensive de blindés avec des avions d'assaut. Il réussit à bloquer les tentatives soviétiques visant à forcer la charnière entre la 9ème armée et la 2ème armée blindée allemandes, ce qui aurait permis à l'armée Rouge d'encercler ces deux armées pour les écraser sous le nombre. Pendant trois jours, les avions d'assaut réalisent une véritable noria au-dessus des points de rupture du front, permettant à la Wehrmacht de colmater la brèche. Le commandant en chef du Groupe d'armées Sud, le *Generaloberst* Mödel reconnaîtra de la manière la plus officielle ce véritable sauvetage réalisé par Kupfer et ses équipages.

En septembre 1943, devenu lieutenant-colonel, il se voit confier le nouveau poste d'inspecteur de l'aviation d'assaut. L'une de ses premières décisions importantes est de promouvoir le remplacement des Ju 87 et Hs 123 par des Fw 190 dans leurs versions spécialisées d'appui tactique. Par ordre secret (n° 11125/43), les escadres de *Stuka* et d'appui tactique sont désormais uniformément dénommées *Schlachtgeschwadern* (SG).

Le 6 novembre, après une entrevue avec l'*Oberstleutnant* Kuhlmey, *Kommodore* de la SG 3, il prend le chemin de retour en tant que passager d'un He 111. L'appareil n'atteindra jamais sa base et, quelques semaines plus tard, une patrouille retrouvera son épave et les cadavres de ses six occupants à Sem Kayasen (à 60 km au nord de Salonique). Ainsi périt le *Dr. jur.* Ernst Kupfer, dont le destin n'est pas sans rappeler celui de Werner Mölders. Kupfer sera promu au grade de colonel, avec effet rétroactif au 1er novembre 1943 et, le 11 avril 1944, il sera décoré des Glaives à titre posthume.

Au total, il avait accompli 636 missions de guerre et avait été blessé à cinq reprises.

Célébration de la 400ème mission du *Major Dr. jur.* Ernst Kupfer. La date de l'événement n'est pas connue avec précision, mais elle doit se situer vers la fin de l'été 1942, dans les environs d'Oblivskaïa.
Son radio n'a pas été identifié.
L'appareil, un Ju 87D-3, porte un code (T6+AC) dont la dernière lettre semble de la même couleur que le fond de l'insigne, c'est-à-dire rouge. On note le chevron blanc devant l'insigne, déformé par un panneau de remplacement au-dessus des pipes d'échappement.
(ECPA)

Celebrating Major Dr. jur. Ernst Kupfer's 400th sortie over the front. The precise date of the event has not been recorded, but it took place at the end of the Summer 1942, by Oblivskaya.
Kupfer's radio operator/rear gunner has not yet been identified.
This aircraft (likely a Ju 87D-3) bears a code (T6+AC), the last letter of which looks of the same colour as the insignia background, ie red. A white chevron was painted in front of the insigna. A replacement pannel above the exhaust stacks has distorted the shape of the disk.

Hubertus Hitschhold

Celui que ses camarades surnommaient affectueusement « Hitsch » fut à 32 ans, non seulement l'un des plus jeunes généraux de l'armée allemande, mais l'une des plus grandes figures de l'aviation d'assaut.
Né à Kurwien (Prusse-Orientale), le 7 juillet 1912, Hubertus Hitschhold s'engage dans l'armée de Terre en 1930 avant de pouvoir réaliser son rêve, cinq ans plus tard, en devenant aviateur. Versé au I./St.G.163 (futur I./St.G.2) avec le grade de lieutenant, il occupe le poste de *Staffelkapitän* à partir de 1937 et passe capitaine en 1938.
Il effectue sa première mission de guerre au-dessus de la Pologne, le 1er septembre 1939 et est l'un des premiers récipiendaires de la Croix de Fer de 2ème classe, le 15 du même mois. C'est à la tête du I./St.G.2 qu'il participe à la campagne à l'ouest, où son groupe s'illustre sur les champs de bataille de l'Aisne et au-dessus de Dunkerque, y coulant un croiseur, trois destroyers et trois transports et endommageant plusieurs autres bâtiments pour un total de 164 000 tonneaux.
Le 21 juillet 1940, il est le neuvième pilote de *Stuka* à recevoir la *Ritterkreuz*. Il est engagé avec son groupe contre l'Angleterre, puis dans les Balkans et en Crète, où le I./St.G.2 envoie par le fond les destroyers *Greyhound* (22 mai 1941), *Kelly* et *Kashmir* (23 mai). Et survient *Barbarossa*.
Un jour de l'été 1941, il est à même de se rendre compte qu'il a vraiment la « baraka ». Au cours d'une mission au-dessus de la route Vilna-Kovno, il est abattu avec son mitrailleur dans les lignes soviétiques et ne doit son salut qu'à la témérité du chef de sa 3ème escadrille, l'*Oberleutnant* Bruno Freitag, qui se pose à côté de l'épave pour en recueillir les deux occupants.
À l'issue des grandes batailles de l'été, Hitschhold est retiré des opérations et, le 16 octobre 1941, il est nommé *Kommodore* de l'escadre d'entraînement des pilotes de *Stuka*. Le 31 décembre, il est le deuxième pilote de Ju 87 à recevoir les Feuilles de Chêne.
Il revient au front le 18 juin 1942 pour prendre le commandement de la *Schlachtgeschwader* 1 (Sch.G.1), qui appuie la progression de la 6ème Armée en direction de Stalingrad. C'est à cette époque qu'il se fait remarquer de son haut commandement par une initiative heureuse. Il obtient, en effet, l'autorisation de remplacer les Bf 109E et Hs 123 de son escadre par des Fw 190. Ainsi rénovée, l'escadre participe avec succès aux combats contre la tête de pont du Kouban, à la reprise de Kharkov et à la bataille de Novorossik. Lieutenant-colonel depuis le 1er février 1943, Hitschhold passe la main à Alfred Druschel en mars pour devenir chef des opérations aériennes au sein de la *Luftflotte* 2, où il retrouve Richthofen.
Le 12 novembre 1943, après la disparition prématurée de Kupfer, il est pressenti pour prendre sa place en tant qu'inspecteur des unités d'assaut. Il met toute son énergie pour poursuivre l'œuvre de modernisation à peine ébauchée par son prédécesseur. Il mène tambour battant la rénovation et la réorganisation des unités

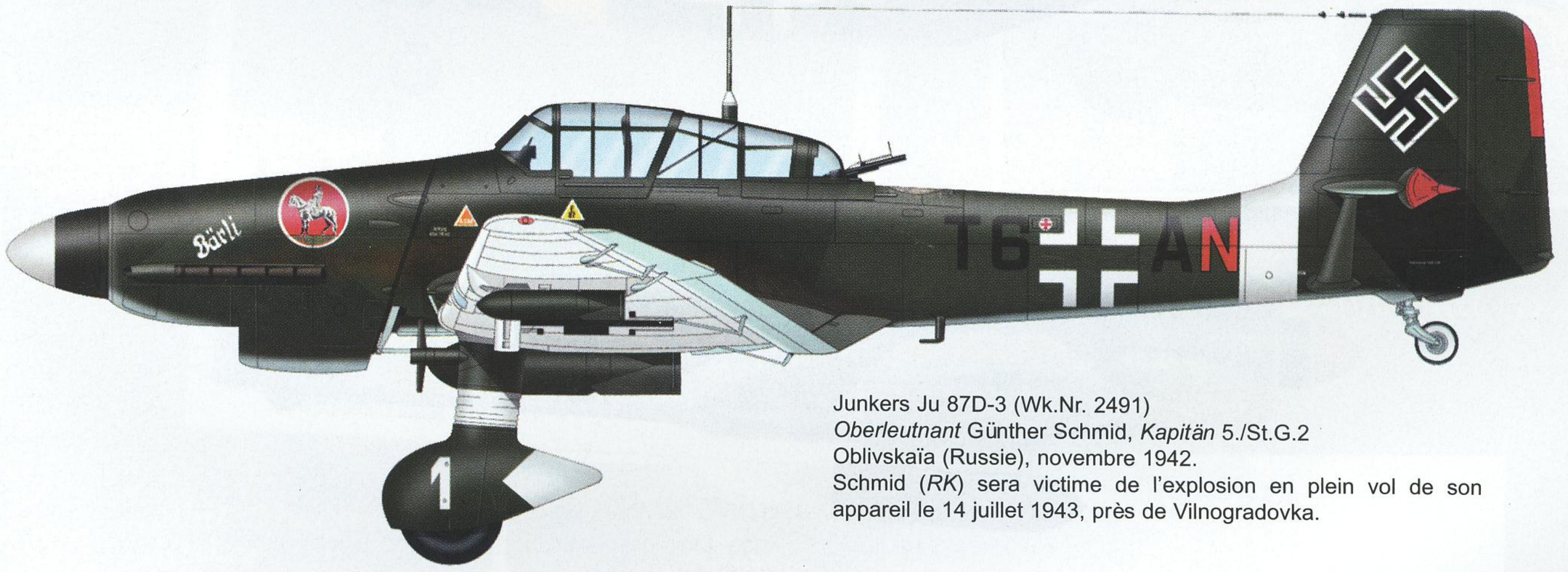
Deux personnages clefs de l'aviation d'assaut allemande : le *Generaloberst* Wolfram *Freiherr* von Richthofen, commandant le VIII. *Fliegerkorps* (à gauche) et le *Major* Hubertus Hitschhold, *Kommodore* de la *Schlachtgeschwader* 1, sur le front Est, à l'été 1942. (ECPA)

Two of the most important characters of the German assault force : Generaloberst Wolfram Freiherr von Richthofen, commander of VIII. Fliegerkorps (on the left) and Major Hubertus Hitschhold, Kommodore of Sch.G.1, on the Eastern front during the Summer 1942.

d'appui tactique, notamment en accélérant leur transformation sur Fw 190. Il s'entoure d'une équipe efficace et compétente, faisant appel à Druschel, qu'il nomme responsable des unités d'assaut diurne et au *Major* von Maubeuge, qu'il charge des unités de nuisance nocturne.
Nommé colonel le 1er juillet 1944, il devient, à moins de 33 ans, l'un des plus jeunes généraux de l'armée allemande, le 1er janvier 1945. Il est également promu *Waffengeneral*, un titre qui lui permet de prendre part aux conférences du haut état-major, mais qui ne l'autorise malheureusement pas à s'immiscer dans la conduite des opérations.
Pendant son mandat, Hitschold n'a pas ménagé sa peine pour maintenir l'aviation d'assaut au plus haut niveau opérationnel. Il s'est fait l'avocat d'un commandement unique qui aurait permis d'optimiser l'utilisation de ses unités et a tenté, en vain, de précipiter le développement des roquettes air-sol.
Grâce au soutien du général Guderian, il a amélioré la coopération entre sa branche et l'armée de Terre sur le front Est. Toutefois, ses prises de position lui ont valu l'hostilité d'un certain nombre de responsables qui craignaient de perdre quelques unes de leurs prérogatives.
Plus que n'importe quelle lutte intestine, le plus gros problème qui s'est posé à Hitschhold a été la pénurie croissante de carburant, mais aussi d'obus de 20 mm et de bandes pour les armes des Fw 190. L'intervention personnelle de Guderian sauvera l'aviation d'assaut de la panne sèche à plusieurs reprises et Hitschhold accomplira le tour de force de maintenir ses unités en activité jusqu'au dernier jour des combats.
Apès avoir traversé l'épreuve de la guerre, Hubertus Hitschhold sera terrassé par une longue maladie et s'éteindra le 10 mars 1966, à l'âge de 54 ans.

Junkers Ju 87D-3
Major Hans-Ulrich Rudel, *Kommandeur* III./SG 2
Husi (Roumanie), mai 1944.
La couleur de la casserole n'est pas garantie.

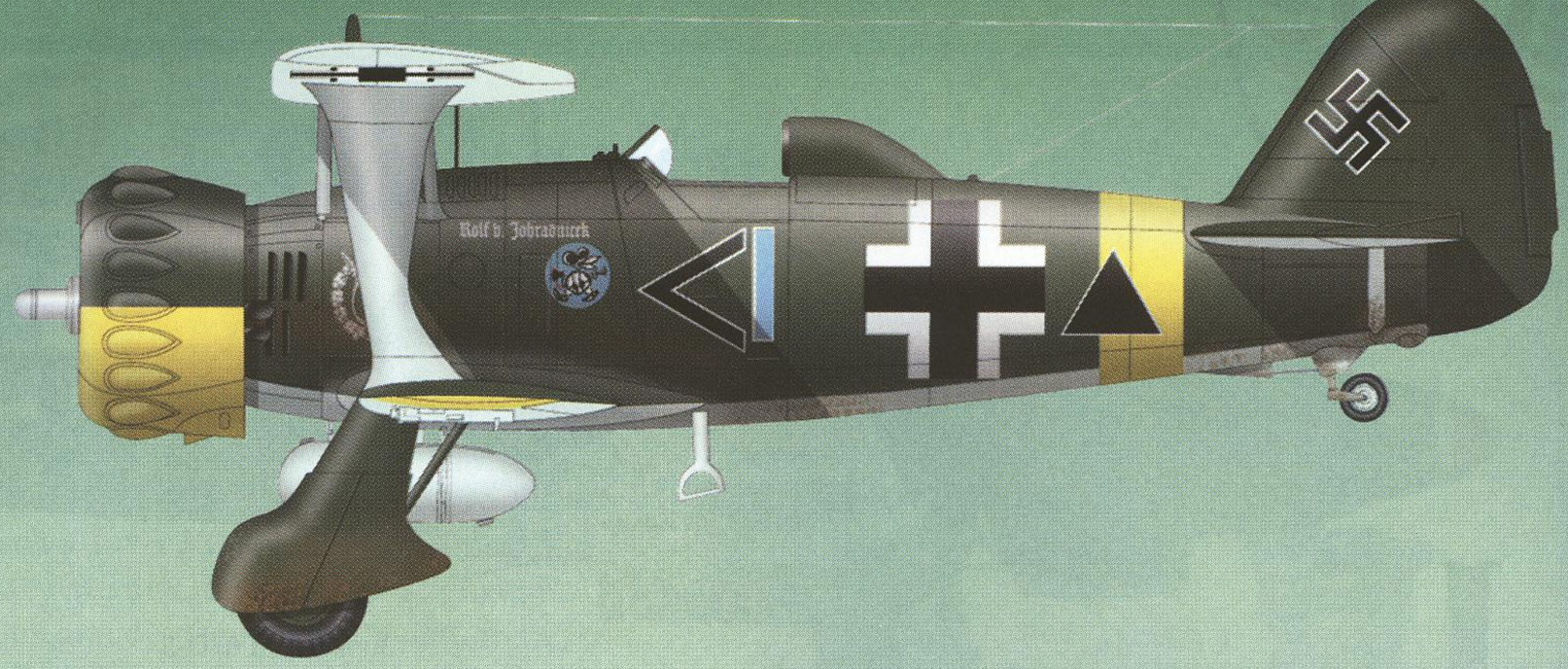
Junkers Ju 87D-3 (Wk.Nr. 2491)
Oberleutnant Günther Schmid, *Gruppenadjutant* II./St.G.2
Stalino (Russie), octobre 1942.

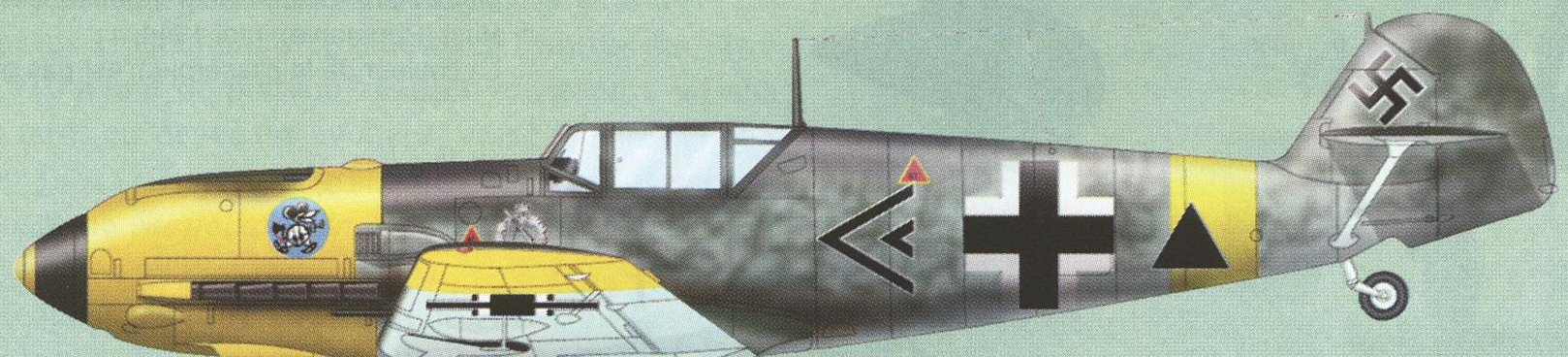


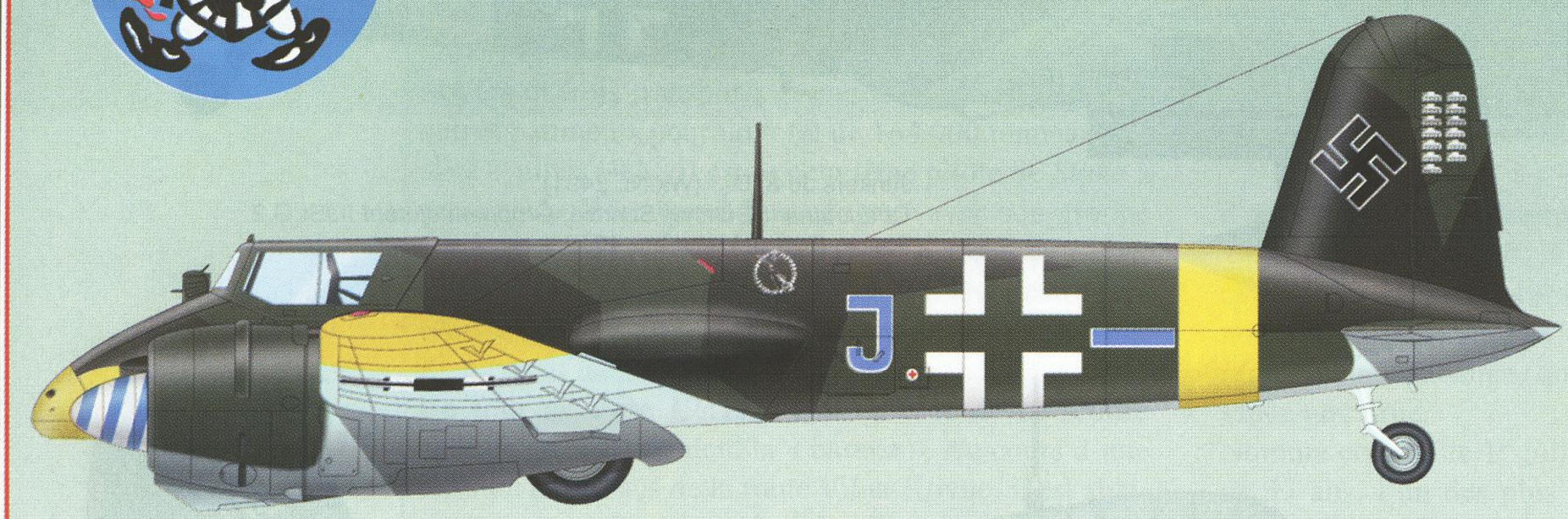
Junkers Ju 87D-3 (Wk.Nr. 2491)
Oberleutnant Günther Schmid, *Kapitän* 5./St.G.2
Oblivskaïa (Russie), novembre 1942.
Schmid (*RK*) sera victime de l'explosion en plein vol de son appareil le 14 juillet 1943, près de Vilnogradovka.

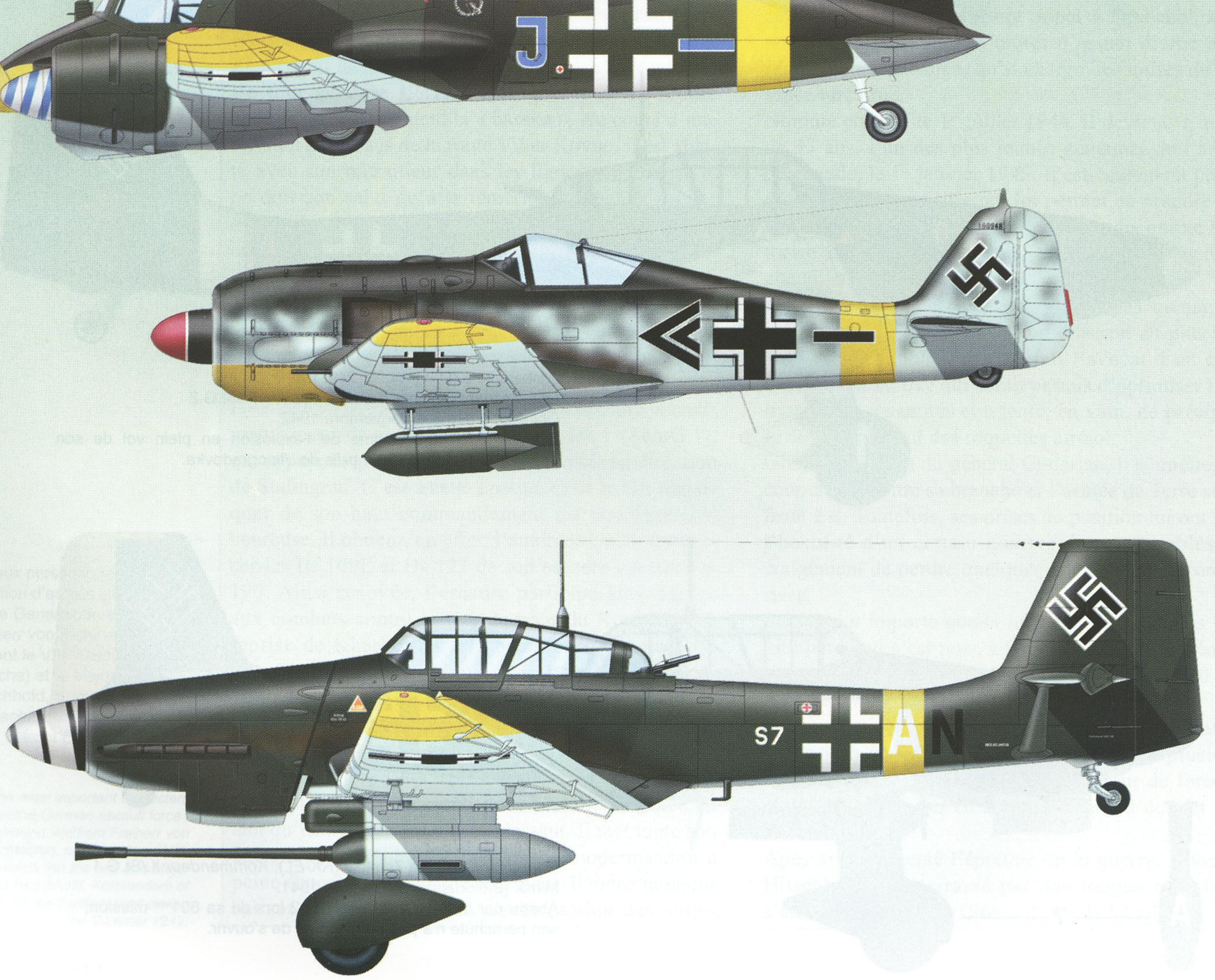
Junkers Ju 87B-2
Hauptmann Johann Zemsky (*RK-EL*), *Kommandeur* II./St.G.1
Minsk (Biélorussie), septembre 1941.
Abattu par la DCA le 28 août 1942 lors de sa 601ème mission; son parachute n'a pas eu le temps de s'ouvrir.

© P-A. Tilley - 10.98









Oblt. Wilhelm Stahler
7./SG 2

Oblt. Paul Dose
Kap. 9./SG 2

Oblt. Bernhard Wutka
Kap. 7./SG 2

Stabartz
Ernst Gadermann

Hptm. Hendrik
Stahl
Kap. 8./SG 2

III./SG 2
Hongrie
Sept. 44

Oblt. Friedrich Lang (pilote)
Fw. Alois Berndl (radio)
1./St.G.2 (1942)

Oblt. Theodor
Haker
Kap. 3/SG 77
(Insigne censuré)

Günther Schmid
au-dessus de Stalingrad
Octobre 1942

Alfred Druschel

Four of the greatest Schlachtgeschwader aces, from left to right : Leutnant Josef Menapace (Kapitän 7./Sch.G.1 and Gruppenadjutant), Hauptmann Alfred Druschel (Kommandeur I./Sch.G.1), Oberleutnant Heinz Frank (Kapitän 3./Sch.G.1 - RK on 09.03.1942) and Oberleutnant Georg Dörffel (Kapitän 5./Sch.G.1). The picture was certainly taken on August 20, 1942, the day «Bazi» Menapace was awarded the Ritterkreuz.

Quatre des plus grands as des *Schlachtgeschwadern*, de gauche à droite : le *Leutnant* Josef Menapace (*Kapitän* 7./Sch.G.1 et *Gruppenadjutant*), le *Hautpmann* Alfred Druschel (*Kommandeur* I./Sch.G.1), l'*Oberleutnant* Heinz Frank (*Kapitän* 3./Sch.G.1 - RK le 3 septembre 1942) et l'*Oberleutnant* Georg Dörffel (*Kapitän* 5./Sch.G.1). Cette photo a été vraisemblablement prise le 20 août 1942, lors de la remise de la *Ritterkreuz* à « Bazi » Menapace. (Bundesarchiv)

Alfred Druschel, avec son sourire de play-boy, fait partie de l'élite de l'aviation d'assaut allemande. Second parmi ses pairs à recevoir les Feuilles de Chêne, il est le premier à y ajouter les Glaives. Sur la brèche sans discontinuer depuis le 1er septembre 1939, il disparaît le 1er janvier 1945, lors de l'opération « Bodenplatte », chant du cygne d'une Luftwaffe exsangue.

Ce Hessois, né à Bondsachsen le 4 février 1917, s'engage en avril 1936 dans la nouvelle Luftwaffe avec le grade d'aspirant. Il est nommé lieutenant et se retrouve en état-major. En juillet 1938, il rejoint le *Fliegergruppe* 20, bientôt rebaptisé II.(Schl.)/LG 2, une unité équipée en Hs 123. Il reçoit le baptême du feu le 1er septembre 1939 en Pologne. Il y accomplit jusqu'à dix missions en une seule journée, ce qui lui vaut de décrocher la Croix de Fer de 2ème classe, le 27 septembre. Le 21 mai 1940, celle de 1ère classe est épinglée sur sa poitrine, en récompense de son action décisive dans l'échec de la contre-offensive des blindés français dans la région de Cambrai.

Après une brève apparition au-dessus de l'Angleterre et dans les Balkans, Druschel et ses Hs 123 se retrouvent aux avant-postes au moment où est déclenchée l'opération « Barbarossa ». D'abord engagé sur le front de Smolensk, le II.(Schl.)/LG 2 se déplace en soutien du *Heeresgruppe Nord*. C'est dans ce secteur que Druschel revendique, en quelques semaines, sept victoires aériennes. Après les combats pour Grodno, il est décoré de la *Ritterkreuz* le 21 août 1941. Son groupe est ensuite mis à la disposition du *Heeresgruppe Mitte* pour soutenir son avance en direction de Kalinine.

Ces six premiers mois sur le front Est voient Druschel combattre sans interruption, à raison de six à dix missions par jour. Il a coutume de voler à moins de 50 mètres du sol, rasant le plus souvent le sommet des arbres. Les troupes d'assaut de l'infanterie lui demandent de peindre leur insigne sur ses avions. C'est la reconnaissance non seulement des services rendus, mais aussi de l'efficacité de la coopération entre ces deux branches.

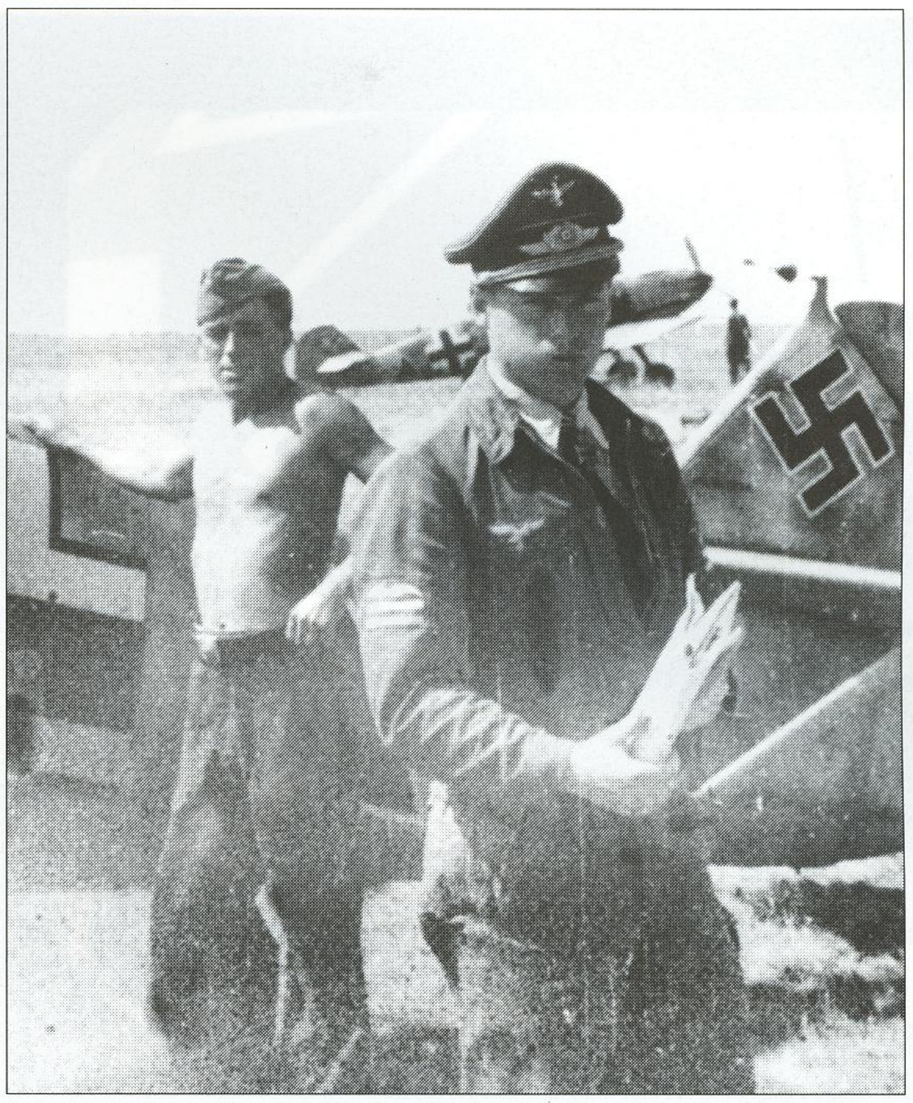
Le 13 janvier 1942, lorsque le II.(Schl.)/LG 2 devient officiellement I./Sch.G.1, Druschel en prend le commandement. Peu après, le jour de son 25ème anniversaire, il mène à bien sa 500ème mission de guerre sur le terrain de Dugino. Totalement équipé en Bf 109E-7, le groupe est assigné au fameux VIII. *Fliegerkorps* en Crimée au mois de mai. Une fois la presqu'île aux mains de la 11ème Armée, le groupe remonte vers le nord pour endiguer une contre-attaque soviétique en direction de Kharkov. Fin juin, il soutient la 6ème Armée qui franchit le Don et marche sur Stalingrad. À la mi-août, le I./Sch.G.1 s'installe à Tusov pour une durée de trois mois.

Le 3 septembre 1942, Druschel, récemment nommé capitaine, reçoit les Feuilles de Chêne à l'occasion de sa 600ème mission. Il est à noter qu'à cette période, le

commandant du groupe et ses trois commandants d'escadrilles (Menapace, Dörffel et Frank) totalisent plus de 2 500 missions. Aucun d'entre eux ne survivra à la guerre.

Le 19 février 1943, Druschel est décoré des Glaives et, en mars, après avoir été promu commandant, il succède à Hitschhold comme *Kommodore* de la Sch.G.1. Le 18 octobre, il devient lieutenant-colonel et est appelé peu de temps après par Hitschhold, devenu *General der Schlachtflieger*, qui en fait son inspecteur des unités d'assaut diurnes et le fait nommer colonel. Malgré ce poste sédentaire, Druschel trouve toujours un moyen de s'échapper pour allonger la liste de ses missions de guerre.

En décembre 1944, sur sa demande instante, il retrouve le front comme *Kommodore* de la SG 4. C'est en menant son escadre au combat que, le 1er janvier 1945, il disparaît mystérieusement au cours de l'opération « Bodenplatte ». Son Fw 190F-8 est aperçu pour la dernière fois près d'Aix-la-Chapelle et il est vraisemblable que, suprême ironie du sort, il soit tombé victime de la *Flak* allemande.



From top to bottom :

Hauptmann Georg Dörffel, Kommandeur of I./SG 1, back from a mission near Kharkov in May 1943. He definitely looks relieved to have made it home. He carries the Oak Leaves that he was awarded on April 14, 1943.

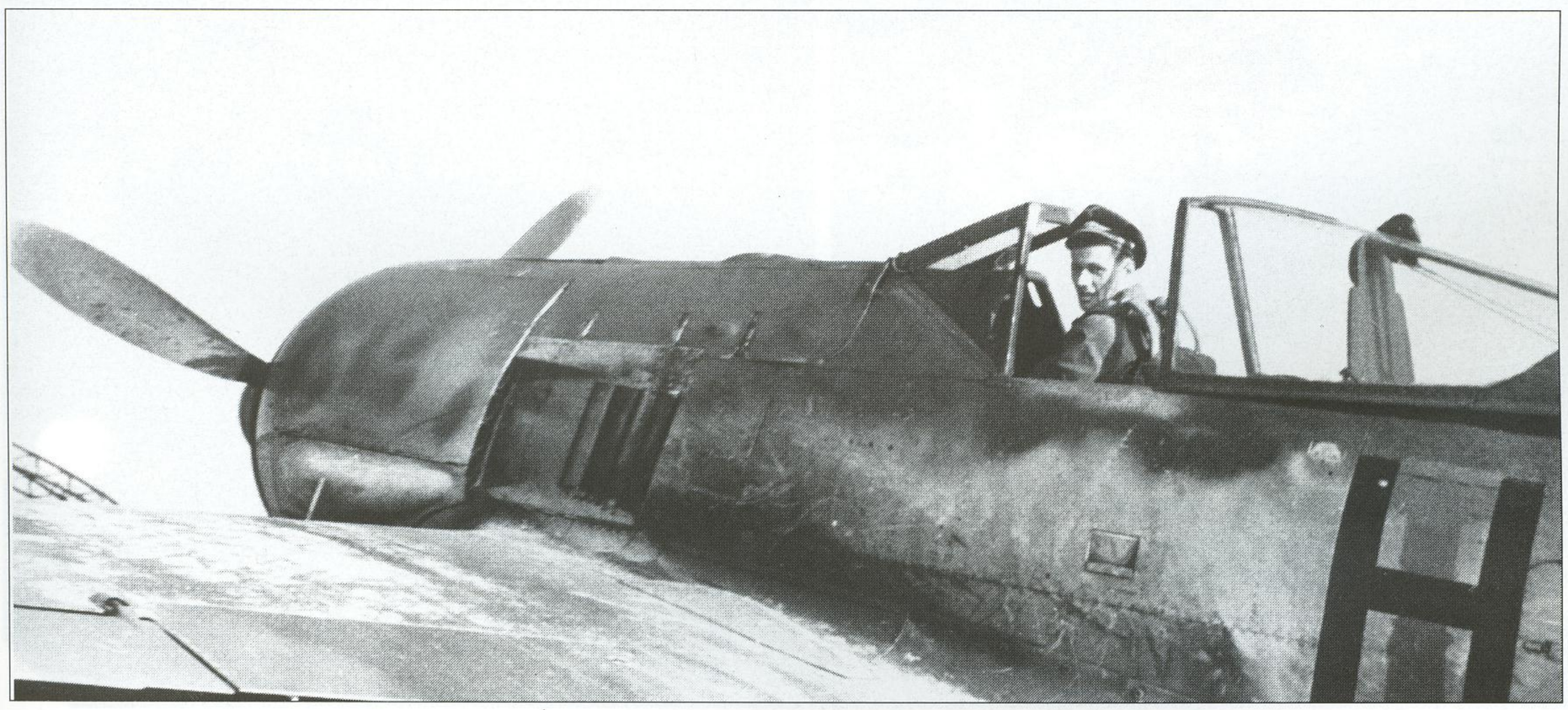
Forget the band and focus your attention on the Fw 190A-5/U3 (Wk.Nr. 1122) of 4.(Pz)/Sch.G.1, probably at Kiev in September 1943. Although a dedicated anti-tank unit mainly equipped with the Hs 129B-2, this Staffel also operated a handful of Fw 190s.

Leutnant Herbert von Hoffer-Sulmthal (RK on August 8, 1944), Kapitän of 5./SG 1, at Orcha, late 1943.

De haut en bas :

– le *Hauptmann* Georg Dörffel, *Kommandeur* du I./Sch.G. 1 de retour d'une mission dans les environs de Kharkov, en mai 1943. D'après sa mimique, il n'a pas l'air fâché d'être rentré. Il porte les Feuilles de Chêne à sa Croix de Chevalier, qu'il a reçues le 14 avril 1943. (Bundesarchiv)

– bien que la fanfare soit sans aucun doute le sujet central de la photo, notre attention s'arrêtera sur un Fw 190A-5/U3 (Wk.Nr. 1122) de la 4.(Pz)/Sch.G.1, probablement à Kiev, en septembre 1943. Cette escadrille antichars était alors équipée majoritairement en Hs 129B-2. (ECPA)



– le *Leutnant* Herbert von Hoffer-Sulmthal (RK le 8 août 1944), *Kapitän* de la 5./SG 1, probablement à Orcha, fin 1943. (Bundesarchiv)

PILOTES DE *STUKA*

ECPA

7./St.G.51
France (06.40)
Oblt. Joachim Rieger
(RK 19.03.42 posthume)

I./St.G.1
Trapani (Sicile), 01.41

Oblt. Kurt Kuhlmey
Kap. 1./St.G.1

Hptm. Paul-Werner Hozzel
Kdr. I./St.G.1

ECPA

J.V.Crow

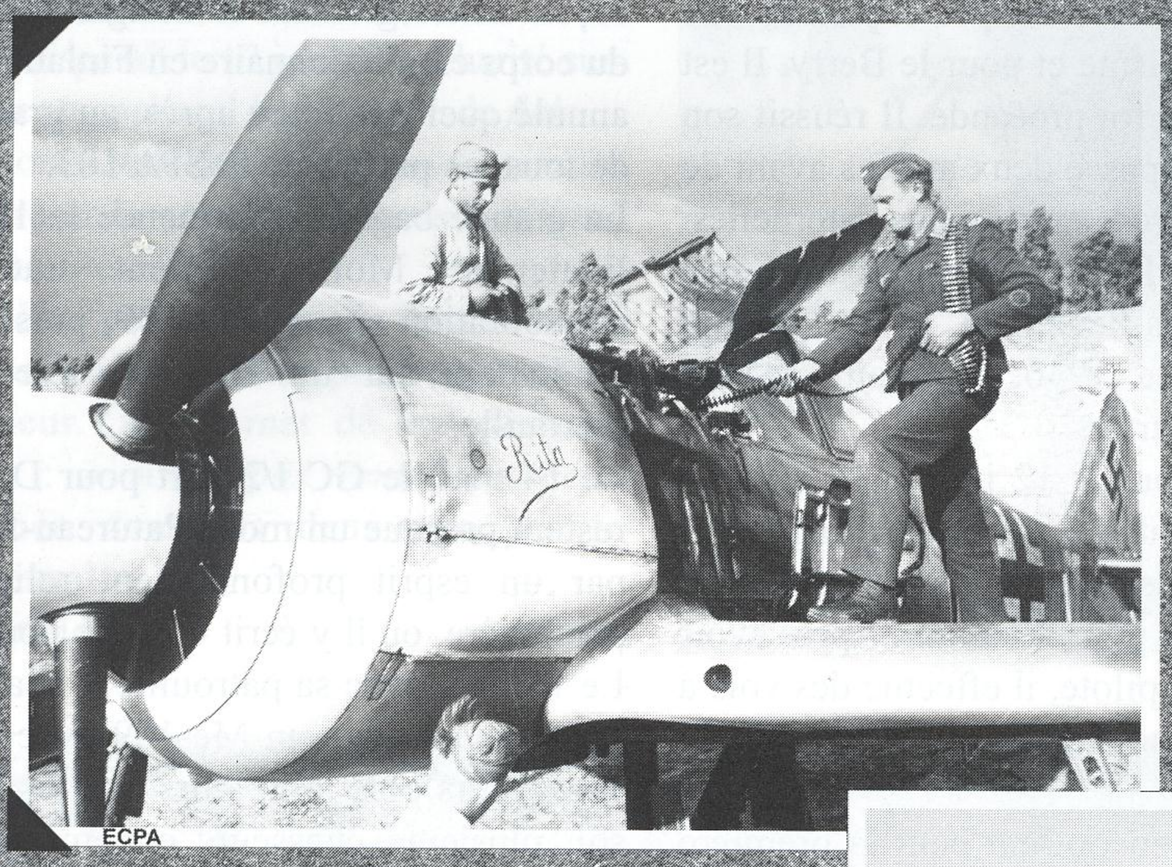
Hptm. Andreas Kuffner
Kap. 10.(Pz)/SG 3
Wolmar-Ost (fin 1944)

Les Tueurs de Locos de la KG 3

Ju 88C-6c 5K+AT

Hptm. Peter-Paul Breu
Kdr. II./KG 3
34 trains + 26 chars

Hptm. Ernst Fach († 15.05.43)
Kap. 9.(Eis.)/KG 3
216 locos + 19 chars
(RK à titre posthume)



Le III./SKG 10 en Tunisie

Fw 190A-4/U3 "1" rouge
Oblt. Wilhelm Borchert (?)
Kap. 10./SKG 10 - Sidi-Ahmed
(† 30.04.43)

Fw 190A-4/U3
Hptm. Fritz Schroter
Kdr. III./SKG 10

Destins parallèles

BERNARD PHILIPPE

CETTE HISTOIRE est celle de deux aviateurs d'une grande qualité humaine et professionnelle, Raoul Patureau-Mirand, capitaine d'active et André Monty, lieutenant de réserve. Tous deux se sont retrouvés à l'escadrille SPA 103 du GC I/2. Ils ont disparu tous deux, à quelques jours d'intervale, après avoir vécu quelques semaines semblables.

Chartres, 1939. André Monty, à gauche et Raoul Patureau-Mirand, à droite, les mains sur les hanches. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Raoul Patureau-Mirand est né le 22 février 1913 à Châteauroux. Enthousiaste, mais peu expansif, il se passionne pour le scoutisme et pour le Berry. Il est également animé d'une foi profonde. Il réussit son entrée à St Cyr, où il y passe deux années avant de choisir l'aviation, malgré les réticences paternelles. Après deux ans à l'école d'application de Versailles, il sort sous-lieutenant le 1er octobre 1935. Le 24 décembre 1936, il rejoint la 2ème escadre de chasse à Chartres.

André Monty voit le jour le 12 juin 1910 à Paris. Brillant élève, il obtient son diplôme d'ingénieur chimiste. Modeste et très cultivé, il est d'un naturel souriant et se passionne pour le violon. Après avoir décroché son brevet de pilote, il effectue des vols à la 2ème escadre à chaque fois que son emploi du temps le lui permet.

Ces deux officiers se rencontrent pour la première fois au cours de l'année 1938. Patureau-Mirand est célibataire, Monty marié. Ils effectuent leurs premiers lâchers sur Morane 406 en juillet 1939. La guerre est proche.

Le GC I/2 quitte Chartres le 27 août pour gagner le terrain de Beauvais. Il se voit confier la couverture de certains points sensibles, comme le canal de Tancarville. En octobre, les deux hommes se rendent à Châteaudun pour réceptionner des avions neufs. À cette époque, un parent du capitaine Patureau-Mirand lui offre un petit teckel, que les pilotes baptisent Nord-Est. Ce même mois, l'épouse du lieutenant Monty lui offre un petit garçon prénommé Claude.

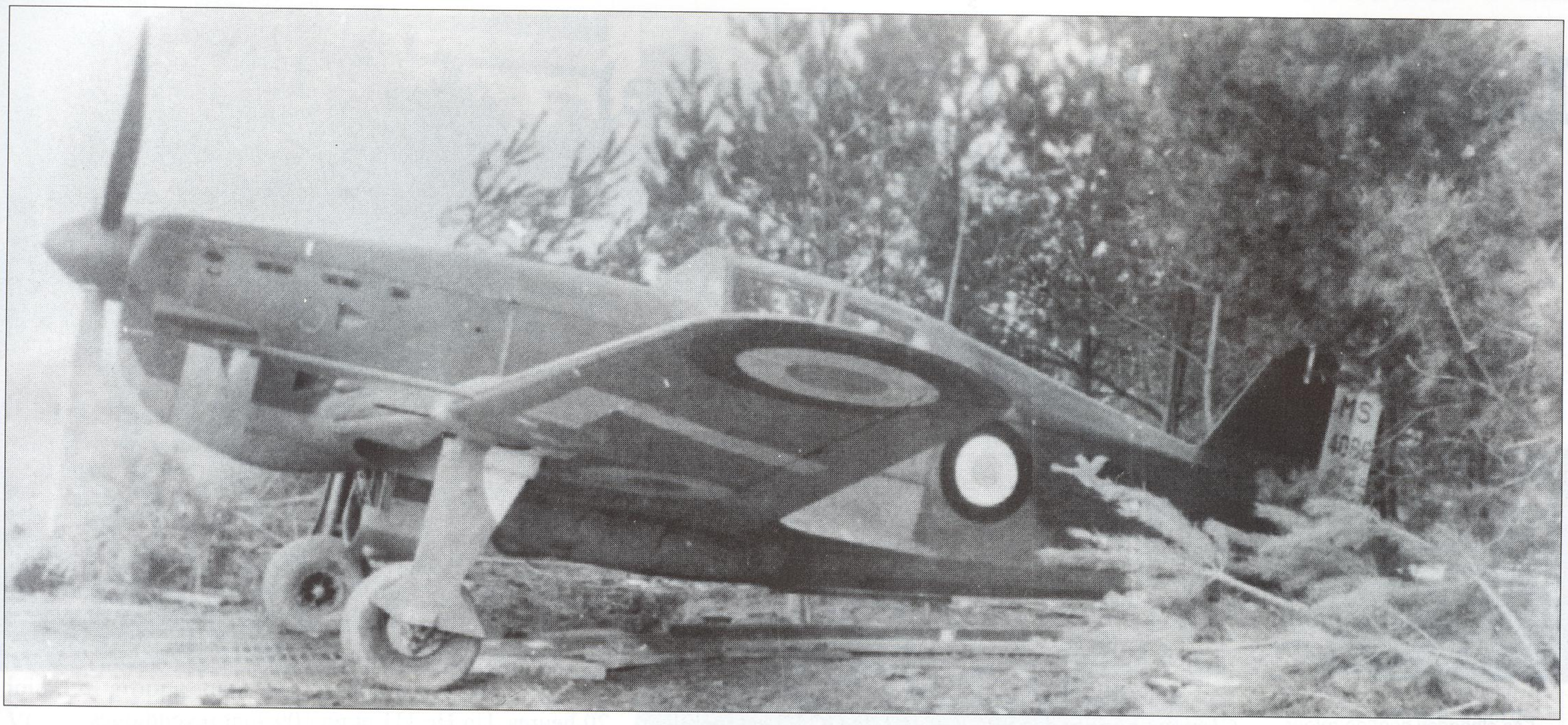
Après six mois passés dans l'Oise, le groupe change de terrain. Début mars, Patureau-Mirand reçoit un télégramme le désignant pour faire partie du corps expéditionnaire en Finlande. Ce départ est annulé quelques jours après, au grand soulagement de tous les pilotes de la SPA 103.

La grande bagarre commence le 10 mai 1940. Le lieutenant Monty obtient une victoire en collaboration sur un Me 109, puis une seconde le lendemain sur un He 111, avec l'aide de sa patrouille.

Le 14 mai, le GC I/2 part pour Damblain où il y restera presque un mois. Patureau-Mirand, soutenu par un esprit profondément religieux, loge au presbytère, où il y écrit « Prière pour un aviateur ». Le 16 mai, avec sa patrouille il abat un Hs 126. Le 24, il revendique un Me 109 avec un autre pilote. Trois jours plus tard, alors que les Morane sont au sol, plusieurs chasseurs ennemis effectuent deux passages, mitraillant sans opposition les avions aux cocardes tricolores. Huit de ceux-ci brûlent, dont le n° 449 du capitaine et le n° 437 du lieutenant.

Le 31 mai, les deux officiers sont les passagers d'un Goëland qui les emmène à Toulouse. Monty se rend dans sa famille, à Perpignan. Ils sont de retour le lendemain, Patureau-Mirand revenant à bord du n° 989 récupéré au GC II/3, tandis que Monty pilote le n° 225, un ancien appareil du GC II/7. C'est sur ces appareils qu'ils disparaissent.

Le 8 juin, plusieurs pilotes des deux escadrilles se posent à Coulommiers pour effectuer deux missions de destruction. À la seconde, le lieutenant Monty ajoute deux victoires sur des Ju 87, mais, touché mortellement alors qu'il se retrouve isolé, il



s'écrase à Longpont. Sa disparition est douloureusement ressentie au sein de la SPA 103, ainsi que dans tout le groupe. C'était un camarade charmant et apprécié de tous.

Le capitaine Patureau-Mirand obtient également deux victoires pendant la même mission. C'est le 9 juin que sa patrouille survole le département des Ardennes, lorsque plusieurs avions ennemis sont interceptés. Il abat un Bf 109 et un Hs 126.

Patureau-Mirand disparaît le 17 juin à La Charité-sur-Loire, après avoir attaqué seul une batterie de *flak*.

Le lieutenant Monty totalisait 73 heures 5 minutes de vols de guerre et le capitaine Patureau-Mirand 106 heures 30 minutes.

Ils avaient le même palmarès, perdu leur avion le même jour et décorés à titre posthume de la Légion d'Honneur. Leur carnet de vol porte la même mention : « *n'est pas rentré de cette mission* », signée dans les deux cas par le lieutenant Provensal.

Deux destins parallèles.

Ci-dessus :
le Morane 406 n° 449 du capitaine Patureau-Mirand à Xaffévillers, en mars 1940.

Ci-contre :
André Monty lors de son instruction.

Un groupe de pilotes du GC I/2, de gauche à droite :
Lt Luc Provensal, Sgt Raymond François, Adj Henri Dardaine, Adj Clément Streiff, S/C Fernand Givelet, Lt André Monty, Cne Marie Daru (commandant du groupe), Lt Jacques de La Bretonnière, S/Lt Husson, S/Lt Pichon.

LA CHASSE FRANÇAISE 1939 - 1945 (4)

Le GC I/2 (1ère partie)

Les cigognes sont de retour. Début septembre 1939, le GC I/2 a établi ses quartiers sur le terrain de Beauvais-Tillé. (Photo de La Bretonnière)

Glorieux héritier des SPA 3 et 103, le GC I/2 est mobilisé le 27 août 1939 sur le terrain de Beauvais-Tillé. Équipé en Morane 406, il est placé sous les ordres du Groupement n° 21, chargé de la défense de la région parisienne. Se morfondant quelque peu, le groupe part enfin pour le front le 27 janvier 1940 et s'installe provisoirement à Velaine-en-Haye, dans l'attente que le GC II/4 libère le terrain de Xaffévillers, ce qui est chose faite le 27 février. Le 29 mars, il est renforcé par une patrouille de trois Polonais (Lt Brzinski, S/Lt Chalupa et Sgt Beda), affectée à la 1ère escadrille.

Le GC I/2 n'engage le combat avec l'ennemi que le 1er avril, six mois après la mobilisation. Une patrouille simple est coiffée par surprise par huit Me 109, mais le combat ne donne aucun résultat ni d'un côté ni de l'autre.

Le 2 avril, la patrouille du Cne Williame s'attaque à un Do 17 près de Saverne. L'Adj Bruckert s'approche jusqu'à percuter le bimoteur, mais il est touché en dégageant. Aveuglé par la fumée qui se dégage de son moteur, il ne voit pas un arbre qui se dresse devant lui au moment où il tente un atterrissage de fortune. Le pilote périt carbonisé dans l'épave de son Morane.

Pendant ce temps, une autre patrouille triple de la 2ème escadrille s'en prend à une dizaine de Bf 110 près de Lunéville. L'Adj Le Martelot en touche un sévèrement, mais il doit se poser sur le terrain local. En atterrissant, l'appareil se retourne. Des badauds accourus libérer le pilote laissent retomber brutalement l'avion, ce qui entraîne un déclenchement intempestif des armes de bord qui fauchent sept personnes. Quant au Bf 110 de la 15.(Z)/LG 1, il est crédité au Lt Bissoudre du II/3, en dépit des protestations du Cne Daru.

Le 7 avril, nouveau combat contre des Bf 109. Le Cne Hyvernaud en abat un – la première victoire officielle du groupe. Cependant, le Cne Vidal, adjoint du groupe, ne rentre pas. Blessé par une rafale, il a tenté de sauter, mais son parachute est resté accroché à son Morane. Le 12 avril, le GC I/2 s'installe à Toul-Ochey.

Le 10 mai, les choses sérieuses commencent. La journée est longue pour certains pilotes, qui débutent leur première sortie à 5 heures et finissent leur dernière après 20 heures. Un He 111 et un 109 sont revendiqués.

Le 11 mai, le Cne Hyvernaud, en patrouille au nord de Toul, est abattu et tué par des Bf 109 qu'il n'a pas vus venir. L'*Oberfeldwebel* Grimmling de la 1./JG 53 revendique un Morane au sud de Metz à l'heure à laquelle Hyvernaud a été abattu

Le 14 mai, le groupe évacue Ochey, devenu trop vulnérable et s'installe à Damblain. Les combats s'y font plus rares. Le 20 mai, le Cne Williame abat un 109, mais manque d'y passer et rentre avec un avion transformé en écumoire. Le Sgt de Puybusque remporte sa deuxième victoire; il est le premier pilote de la SPA 103 à avoir le droit d'arborer la cigogne sur la poitrine, selon les traditions de l'escadrille.

Le 27 mai, des Me 109 mitraillent Damblain, détruisant huit Morane et en endommageant sérieusement deux autres.

Le 2 juin, contraints de poursuivre des Ju 88 sur plus de cent kilomètres, en raison du trop faible différentiel de vitesse entre les Morane et les bombardiers, Williame et de Puybusque partagent une victoire, mais ce dernier, réservoir touché, doit sauter en parachute près de Montbéliard.

Le 5 juin, neuf Morane de la 1ère escadrille interceptent 15 Ju 88 au-dessus de Chaumont. Au moins trois bombardiers sont abattus et un quatrième est compté comme probable.

Le 8 juin, neuf appareils du groupe se heurtent à une importante formation de Bf 109 et Bf 110 dans les environs de Beauvais. Williame et ses deux ailiers manœuvrent astucieusement et se placent sans être vus dans le sillage de trois monomoteurs. Les trois Français concentrent leur tir sur l'appareil de gauche. Changeant instantanément de cible, Williame abat celui du centre, puis celui de droite dans la foulée. En quinze secondes !

Les adversaires de Williame appartiennent vraisemblablement aux I. et III./JG 26, qui perdent trois appareils aux environs de Beauvais. Le *Leutnant* Walter Reimer (2./JG 26) et le *Leutnant* Hermann Dörr (7./JG 26) sont tués.

Toutefois, la journée est loin d'être terminée. En fin de

The storks are back! On August 27, 1939, GC I/2 is transfered to Beauvais-Tillé, its first wartime base.

soirée, huit Ju 87 (I./St.G.2 ?) sont découverts aux environs d'Attichy. Williame couronne une journée bien remplie en en abattant deux seul et un second en participation. Six victoires le même jour, dont trois en quinze secondes, un bien beau record. Malheureusement, le Lt Monty est porté disparu.

Le 12 juin, un message fait exploser les pilotes de joie. Le groupe doit être transformé sur Arsenal VG.33. La joie est de courte durée, car le lendemain, le I/2 doit quitter précipitamment Damblain. Pilotes et mécaniciens sont alors absorbés par d'autres tâches. Le Cne Daru, qui vient juste de recevoir son quatrième galon, quitte le groupe pour prendre le commandement du CIC de Montpellier. Le Cne Sarault le remplace.

La retraite prend désormais des allures de débâcle et le I/2 se replie toujours plus au sud. Lors du déplacement vers St Symphorien d'Ozon, les pilotes longent la Saône. Sur les rives, des pêcheurs font des signes amicaux aux avions... C'est dimanche !

Le 17 juin, le Cne Patureau-Mirand, qui s'est porté volontaire pour une mission de reconnaissance, ne rentre pas. Il a été abattu par une batterie de *flak* à La Charité-sur-Loire. Il sera enterré deux mois plus tard par les habitants, qui lui érigeront une stèle avec le produit d'une quête.

Le groupe arrive à Montpellier-Fréjorgues, où ordres et contre-ordres se succèdent. Il finit par gagner Nîmes-Courbessac.

Le 24 juin, de retour d'une mission de reconnaissance, le S/Lt Marchelidon s'offre le plaisir de descendre le dernier avion allemand de la campagne.

Le 7 août, le GC I/2 est officiellement dissous.

Le Cne Williame est affecté au GC III/9 où il trouvera la mort le 31 octobre au cours d'un exercice de combat à bord d'un Bloch 152.

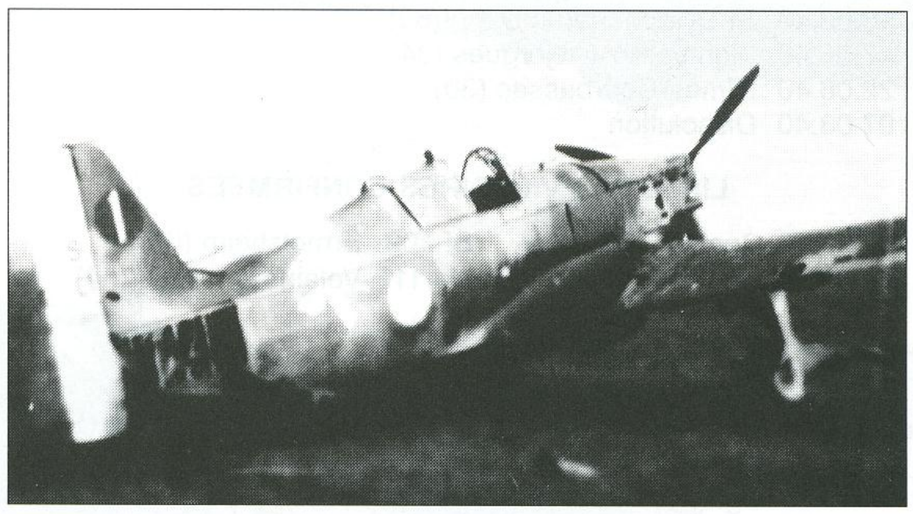
Les Cigognes se sont envolées sous un meilleur climat. Elles ne tarderont pas à revenir, comme on le verra dans le prochain numéro.

Ci-contre, en haut :
alignement des Morane de la 1ère escadrille du GC I/2 à Nîmes, début juillet 1940.
Au premier plan, le n° 949 qui a conservé l'ancienne numérotation, les autres portant des chiffres romains sur le fuselage.
(Photo famille des Hors)

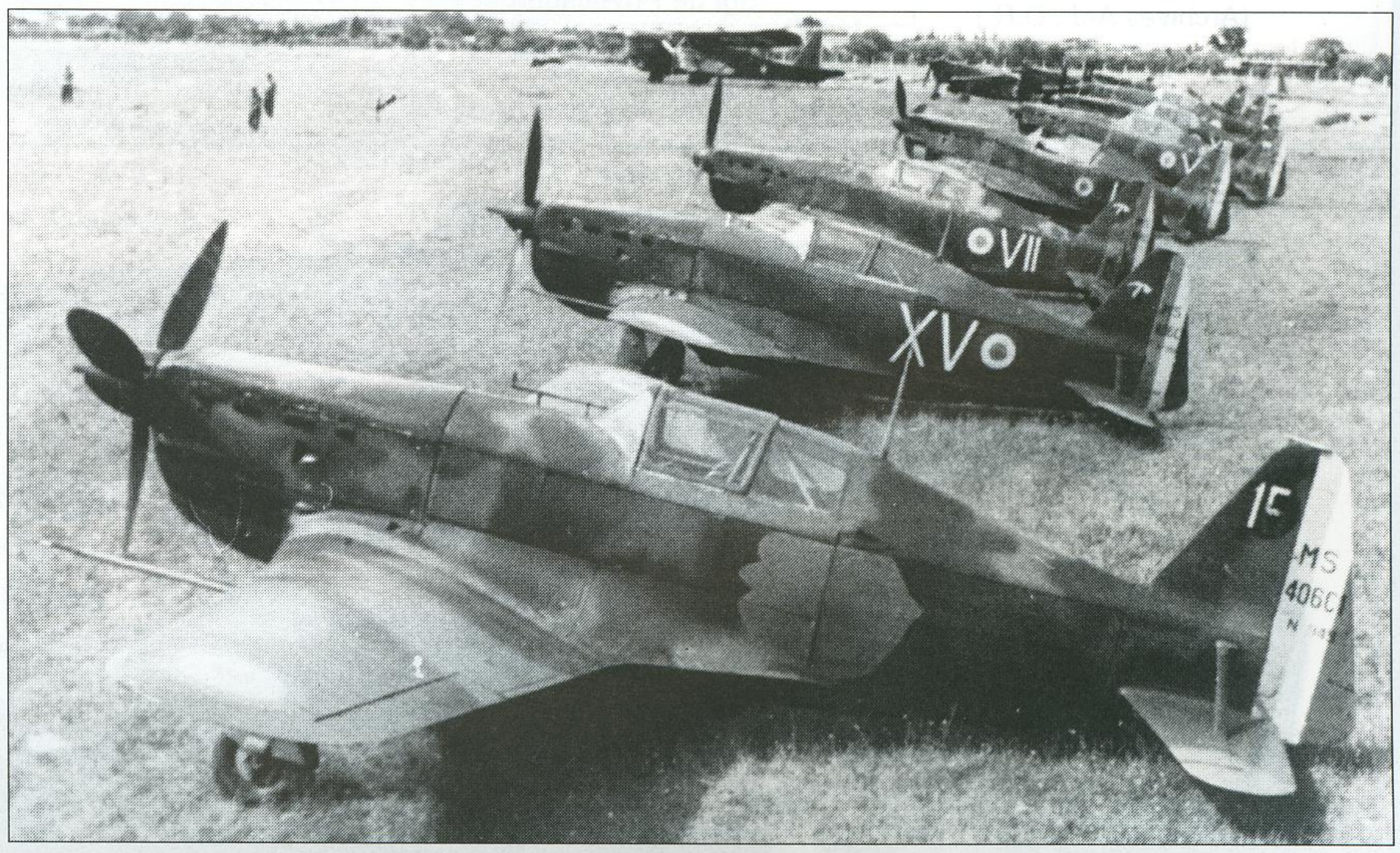
Ci-contre, en bas :
le Morane 406 n° 691, baptisé *Renée*, par le sergent Trincano, en souvenir de sa tante. L'inscription derrière l'habitcale n'est pas déchiffrable.
(Photo R. Trincano)

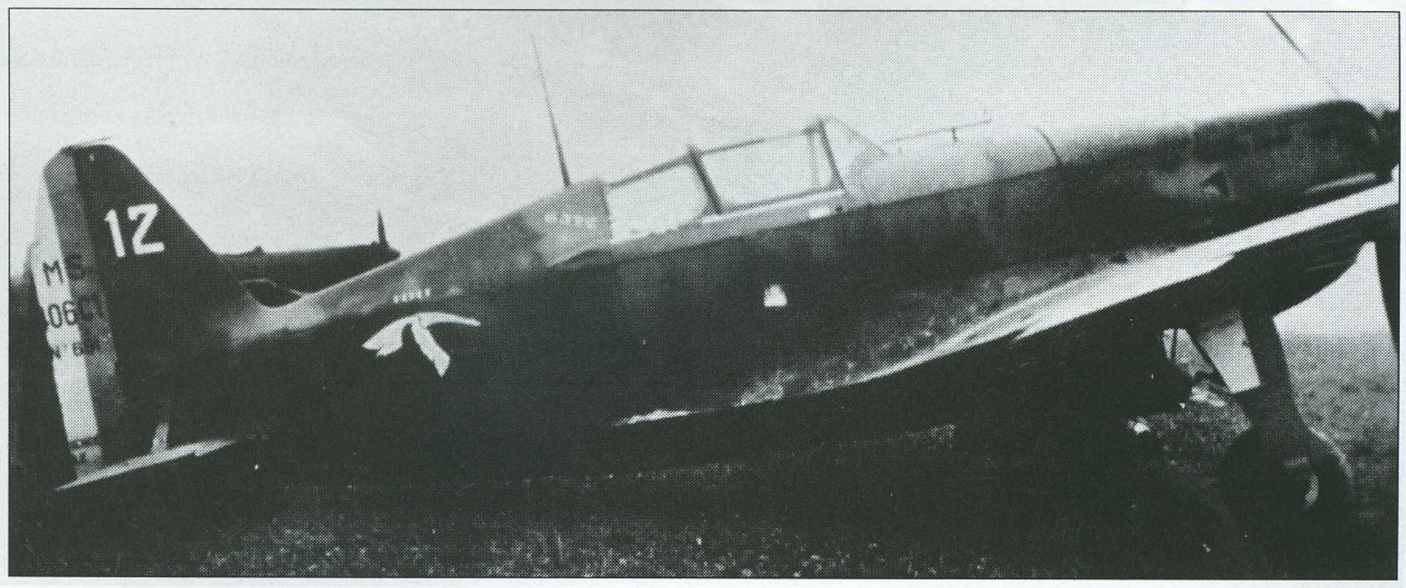
À gauche :
émouvante cérémonie, lorsque Mr et Mme Barbier, un couple d'agriculteurs de Tillé, demandent à ce que leurs sept filles deviennent marraines de la 1ère escadrille.
De gauche à droite, le S/Lt Husson et Paulette, le Cne Williame et Juliette, le Sgt Weber et Jacqueline, l'Adj Bruckert et Mercédès, l'A/C Coubé et Josiane, le Lt de La Bretonnière et Clémence et l'Adj de Chasteigner et Janine. Chaque pilote avait peint le prénom de sa petite marraine sur son appareil.
(Photo famille Barbier)

Ci-contre :
le lieutenant de La Bretonnière, grand collectionneur de chaussures devant l'éternel et excellent chef de patrouille, qui fut muté au GC III/1 le 9 juin.
Le prénom de sa marraine apparaît sur le côté gauche. À droite, il a peint le prénom de sa femme et de ses deux enfants.
(Photo de La Bretonnière)



Ci-contre :
Juliette II (n° 686 ?) dans un piteux état sur le terrain de Damblain.
Le 20 mai, le capitaine Robert Williame échappe de peu à deux Bf 109, mais son appareil devra être envoyé à la réforme.
(Photo P. Williame)





GC I/2

The Morane 406 n° 969 (L-998) displays an interesting camouflage scheme, where the paint seems to have been spread with thinner. For some unknown reason, the nose (including the spinner) has been painted in red and a red band has also been applied on the fin.

Le n° 969 (L-998) de la 1ère escadrille, montrant un magnifique camouflage, probablement « arrangé » avec un chiffon imbibé d'huile ou d'essence. L'extrémité du nez et la casserole ont été peints en rouge, ainsi qu'une bande horizontale sur la dérive, sur laquelle la cigogne a été repeinte, pour des raisons qui nous échappent. (Archives A-J., D.R.)

MATÉRIEL

Morane 40 - 08.40

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe
Cne Daru - 12.06.40
Cne Sarault 12.06.40 - 07.08.40

Commandant 1ère escadrille
Cne Williame - 07.08.40

Commandant 2ème escadrille
Cne Patureau-Mirand - 17.06.40
Lt Provansal 18.06.40 - 07.08.40

VICTOIRES

Campagne de mai-juin 1940 : 25,5 victoires confirmées (1)

PERTES À L'ENNEMI

Tués : 4
(Adj Bruckert, 02.04 - Cne Vidal, 07.04 - Cne Hyvernaud, 11.05, Cne Patureau-Mirand, 17.06)
Disparu : 1
(Lt Monty, 08.06)
Blessé (hors de combat) : 1

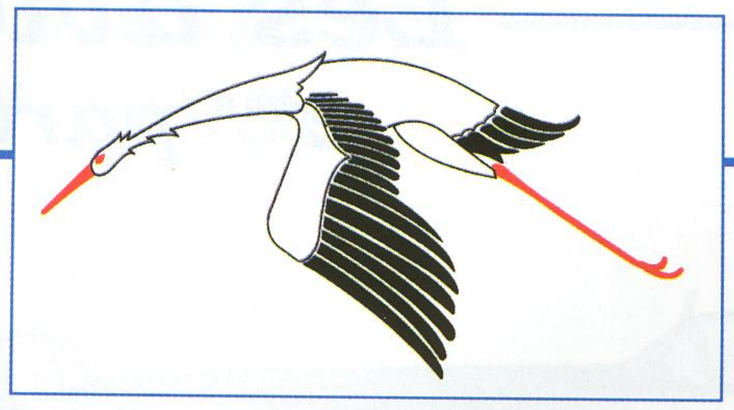
TERRAINS

27.08.39 Beauvais-Tillé (60)
13.02.40 Velaine-en-Haye (54)
27.02.40 Xaffévillers (88)
12.04.40 Toul-Ochey (54)
14.05.40 Damblain (88)
13.06.40 Dijon-Longvic (21)
15.06.40 Châlon-Champforgueil (71)
16.06.40 St Symphorien d'Ozon (69)
17.06.40 Montpellier-Fréjorgues (34)
22.06.40 Nîmes-Courbessac (30)
07.08.40 Dissolution

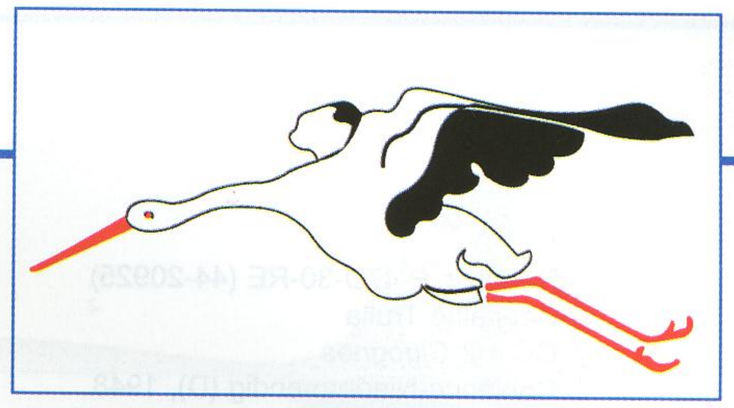
LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

07.04.40	Cne Hyvernaud	Bf 109	Ermolsheim (67)
10.05.40	Cne Hyvernaud	He 111	Velaine-en-Haye (54)
	Lt de La Bretonnière		
	Sgt Meunier		
	Sgt de Puybusque		
	Cne Hyvernaud	He 111	Vahl-lès-Bénèstroff (57)
	Lt de La Bretonnière		
	Sgt Meunier		
	Sgt de Puybusque		
(10.05)	Adj Streiff	Bf 109	Forêt Warndt (67)
11.05.40	Adj Streiff	He 111	Ligny-en-Barrois (55)
	Lt Monty		
	S/C Goile		
	GC I/5		
16.05.40	Cne Patureau-Mirand	Hs 126	Carignan (08)
	Lt Provansal		
	S/Lt de Villars		
	S/C Givelet		
20.05.40	Sgt de Puybusque	Bf 109	Région Reims (51)
24.05.40	Cne Patureau-Mirand	Bf 109	Stenay (08)
	Adj Streiff	Bf 109	Stenay (08)
05.06.40	S/Lt Pichon	Ju 88	Chaumont (52)
	Sgt de Puybusque		
	Sgt Weber		
	Sgt Beda		
	Cne Williame	Ju 88	Chaumont (52)
	S/Lt Pichon		
	Lt de La Bretonnière		
	Sgt de Puybusque		
	Sgt Beda		
	Cne Williame	Ju 88	Chaumont (52)
	S/Lt Husson		
	S/Lt Audebert		
	Sgt de Puybusque		
08.06.40	Cne Williame	Bf 109	Beauvais (60)
	S/Lt Chalupa		
	S/Lt Audebert		
	Cne Williame	Bf 109	Beauvais (60)
	Cne Williame	Bf 109	Beauvais (60)
	S/Lt Chalupa	Ju 87	Villers-Cotterêts (02)
	Sgt de Puybusque	Ju 87	Soissons (02)
	S/Lt Chalupa	Ju 87	Villers-Cotterêts (02)
	Sgt de Puybusque		
	Cne Williame	Ju 87	Villers-Cotterêts (02)
	Cne Williame	Ju 87	Villers-Cotterêts (02)
	Cne Williame	Ju 87	Soissons (02)
	S/Lt Chalupa		
	Sgt de Puybusque		
09.06.40	Cne Patureau-Mirand	Bf 109	Stonne (08)
	S/Lt Laurent	Bf 109	Stonne (08)
	Cne Patureau-Mirand	Hs 126	Stonne (08)
	Lt de Villars		
24.06.40	S/Lt Marchelidon	Hs 126	Romans (26)

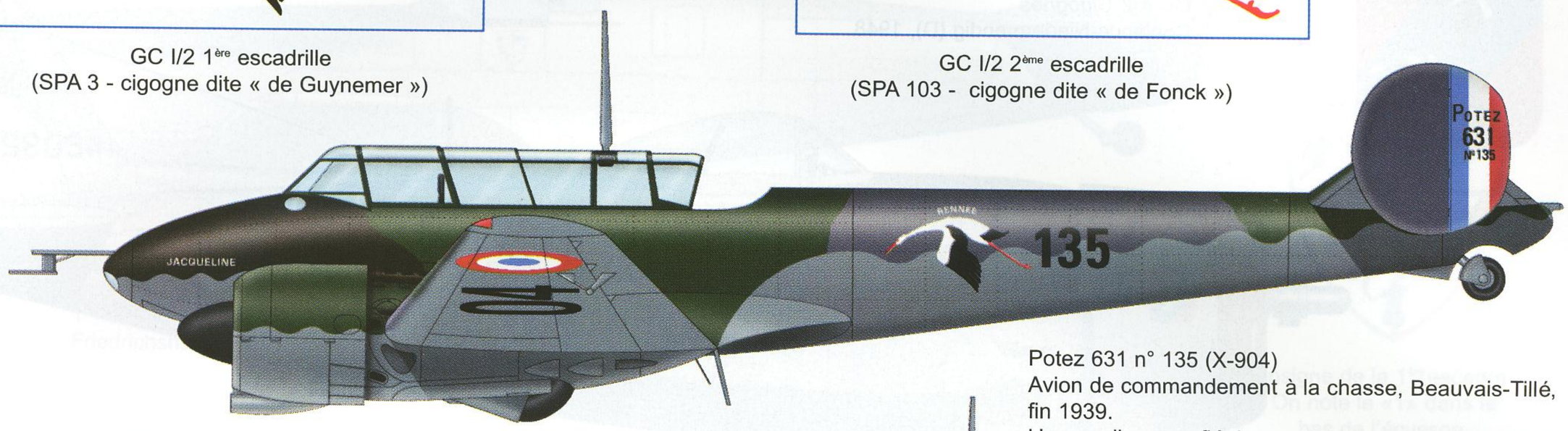
(1) Merci au lecteur de corriger en conséquence le tableau, page 8 du n° 2 d'Aéro-Journal.



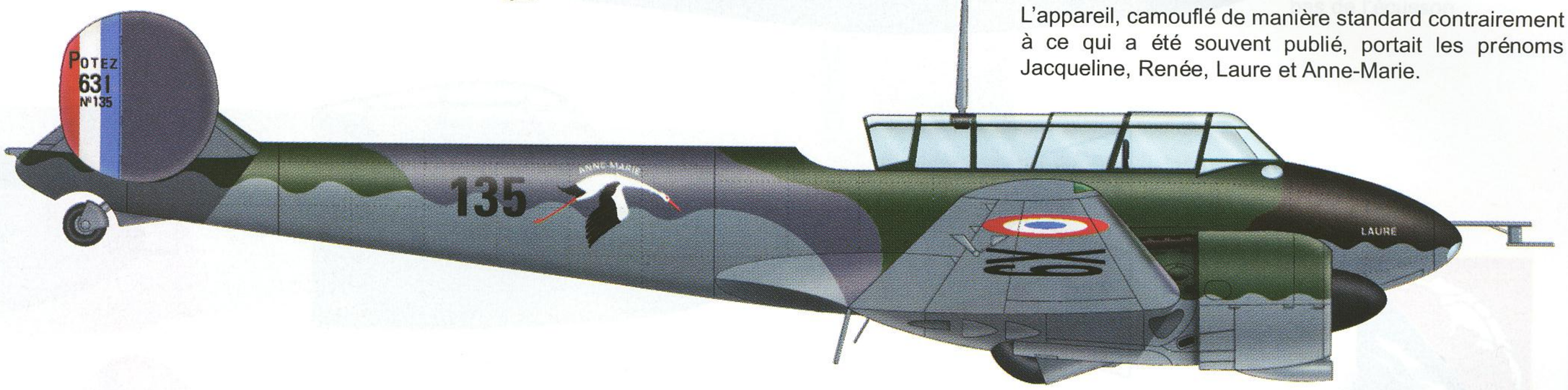
GC I/2 1ère escadrille
(SPA 3 - cigogne dite « de Guynemer »)

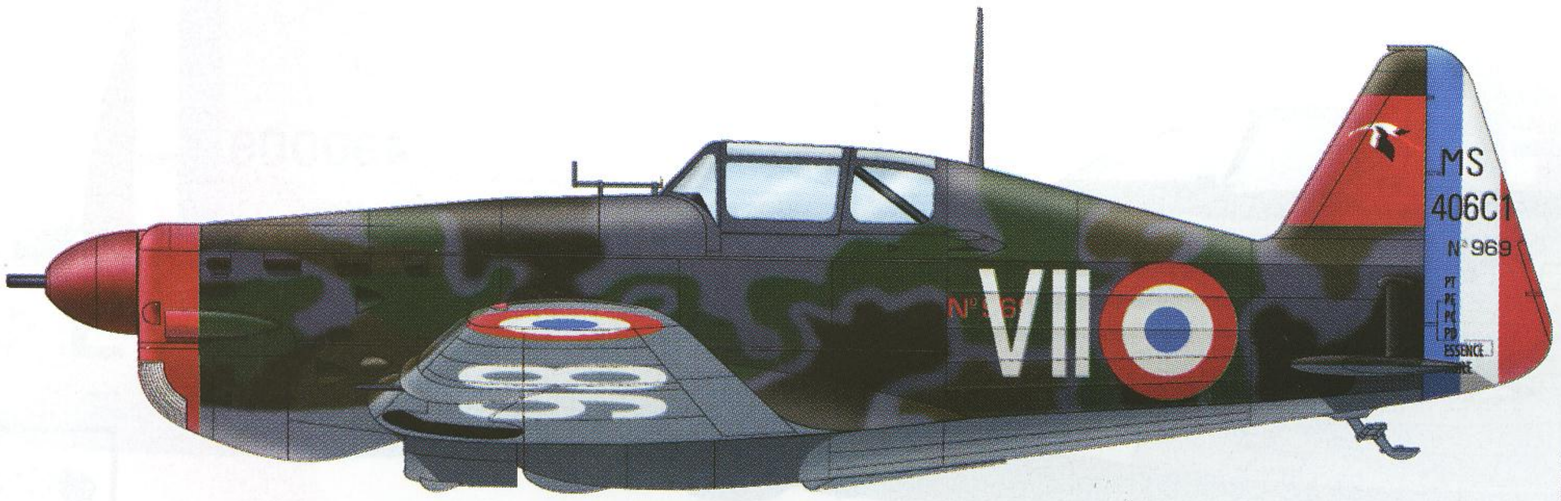


GC I/2 2ème escadrille
(SPA 103 - cigogne dite « de Fonck »)

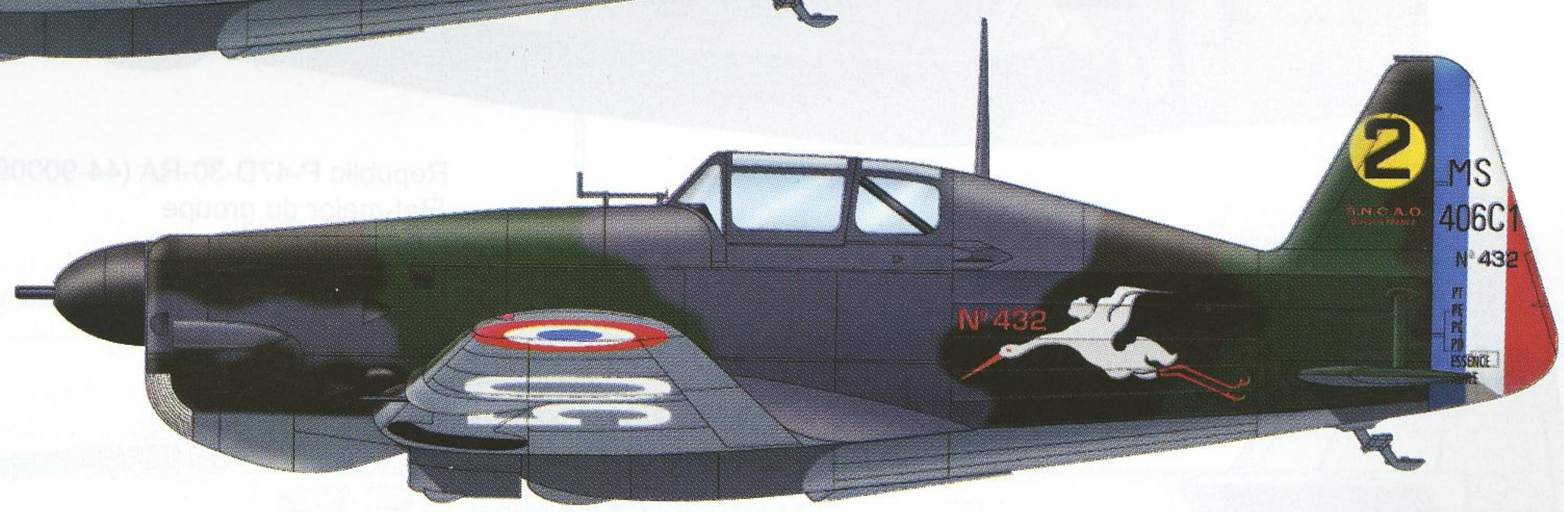


Potez 631 n° 135 (X-904)
Avion de commandement à la chasse, Beauvais-Tillé, fin 1939.
L'appareil, camouflé de manière standard contrairement à ce qui a été souvent publié, portait les prénoms Jacqueline, Renée, Laure et Anne-Marie.

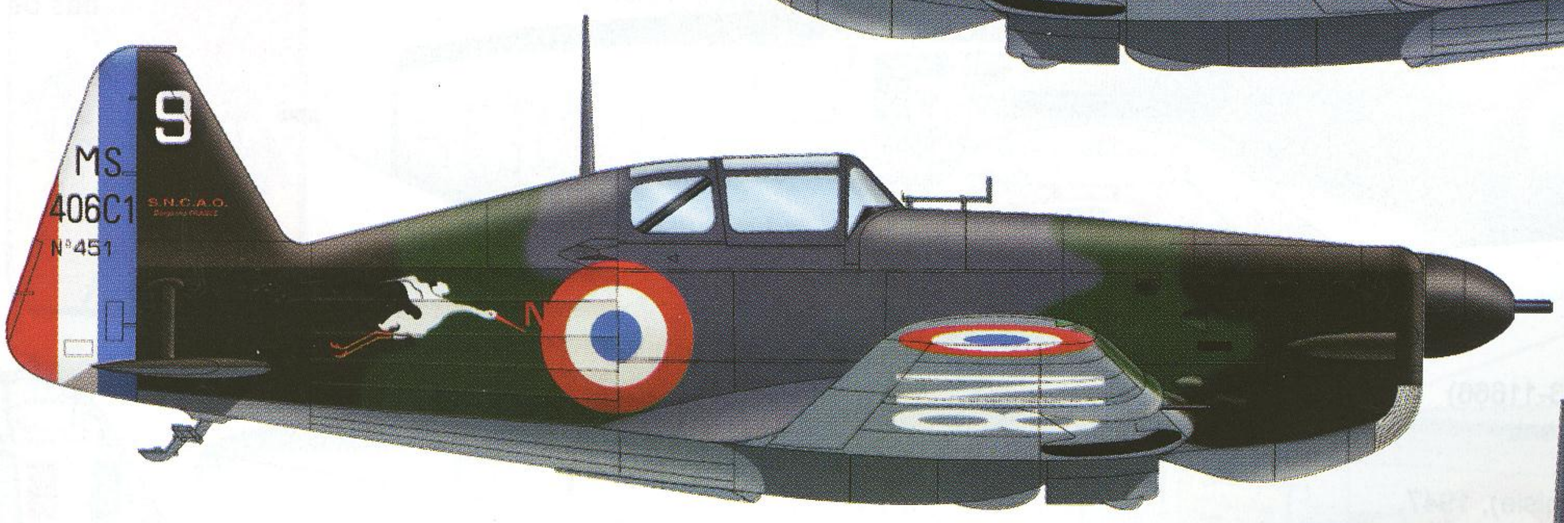




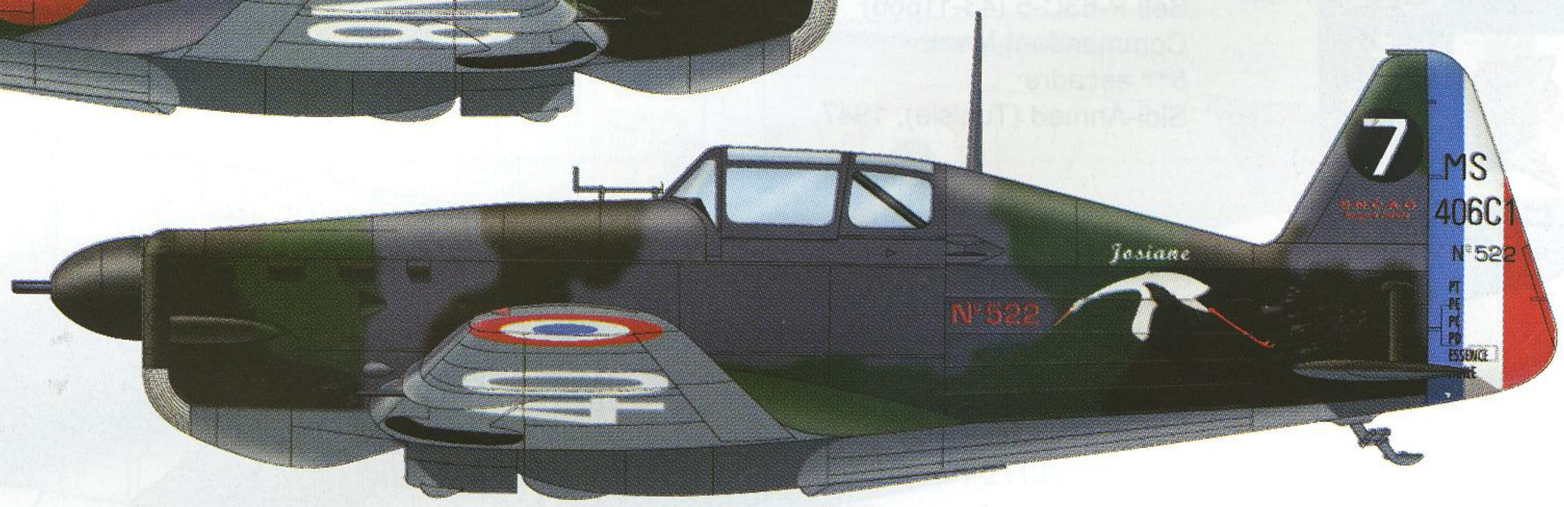
Morane 406 n° 969 (L-998)
GC I/2 1ère escadrille
Nîmes-Courbessac, août 1940 (?).



Morane 406 n° 432 (N-850)
GC I/2 2ème escadrille
Beauvais-Tillé, fin 1939.



Morane 406 n° 451 (N-869)
GC I/2 2ème escadrille
Adjudant Dardaine
Xaffévillers, mars 1940.
L'appareil portait encore les cocardes de petit diamètre sur les extrados.

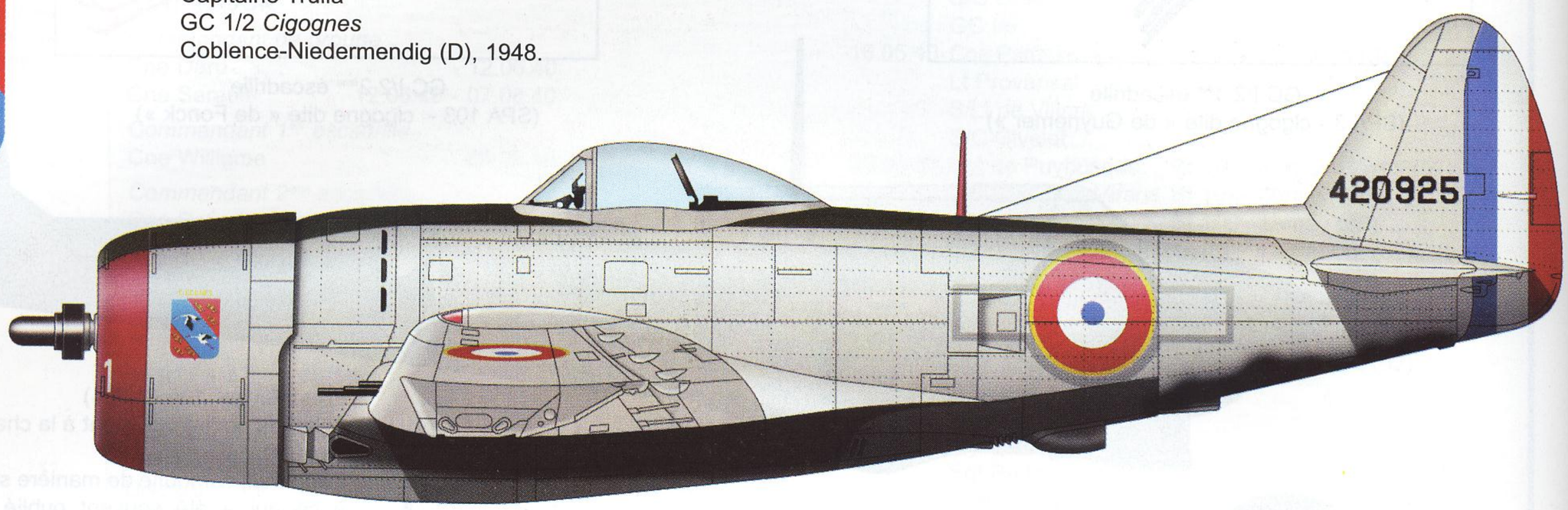


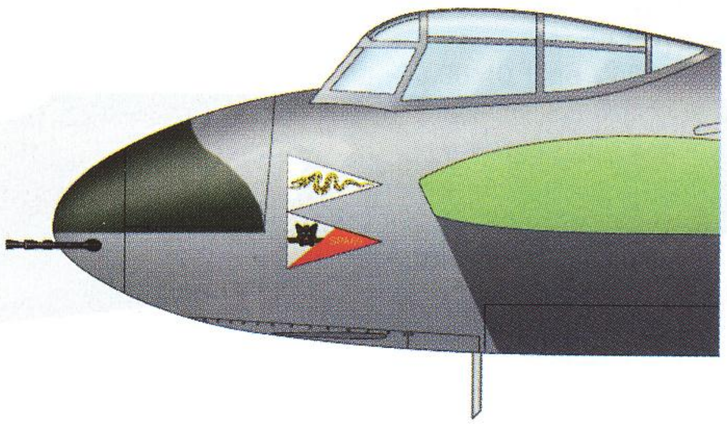
Morane 406 n° 522 (N-940)
GC I/2 1ère escadrille
Sous-lieutenant Pichon
Beauvais-Tillé, fin 1939.

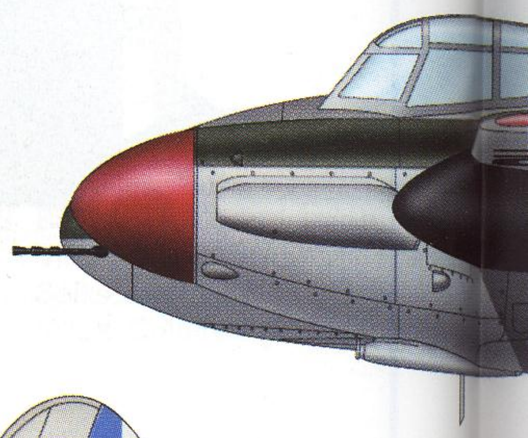
© P-A. Tilley - 10.98

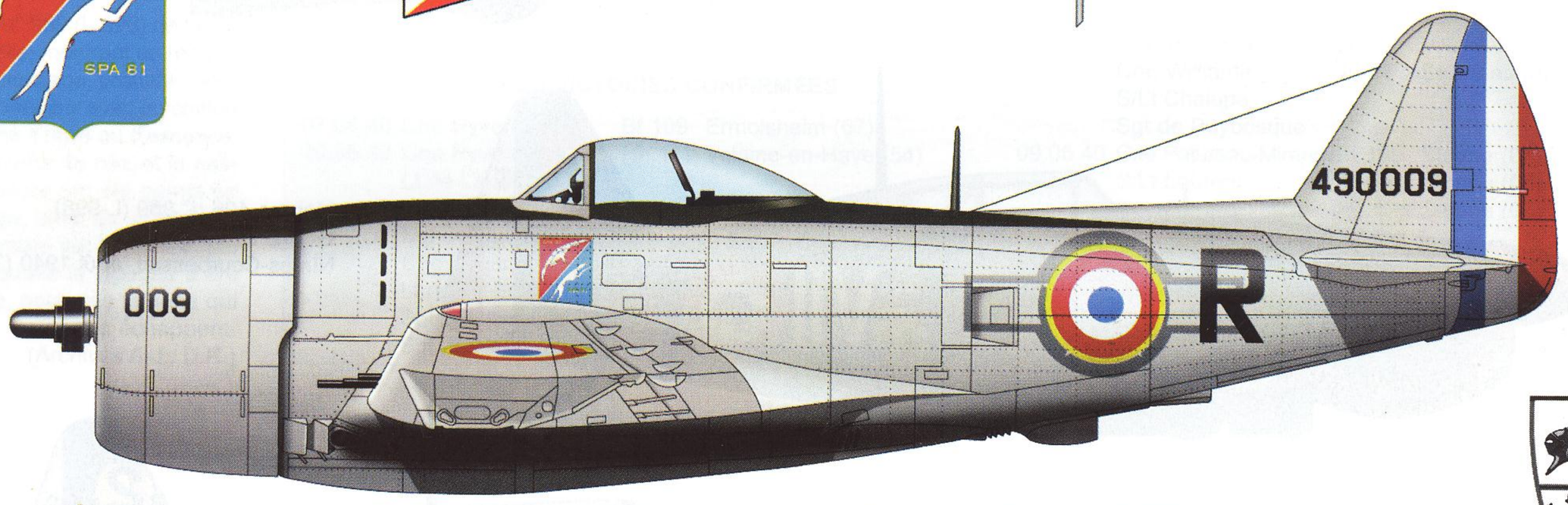
CIGOGNES

Republic P-47D-30-RE (44-20925)
Capitaine Trulla
GC 1/2 *Cigognes*
Coblence-Niedermendig (D), 1948.

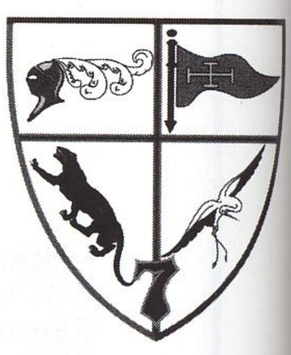




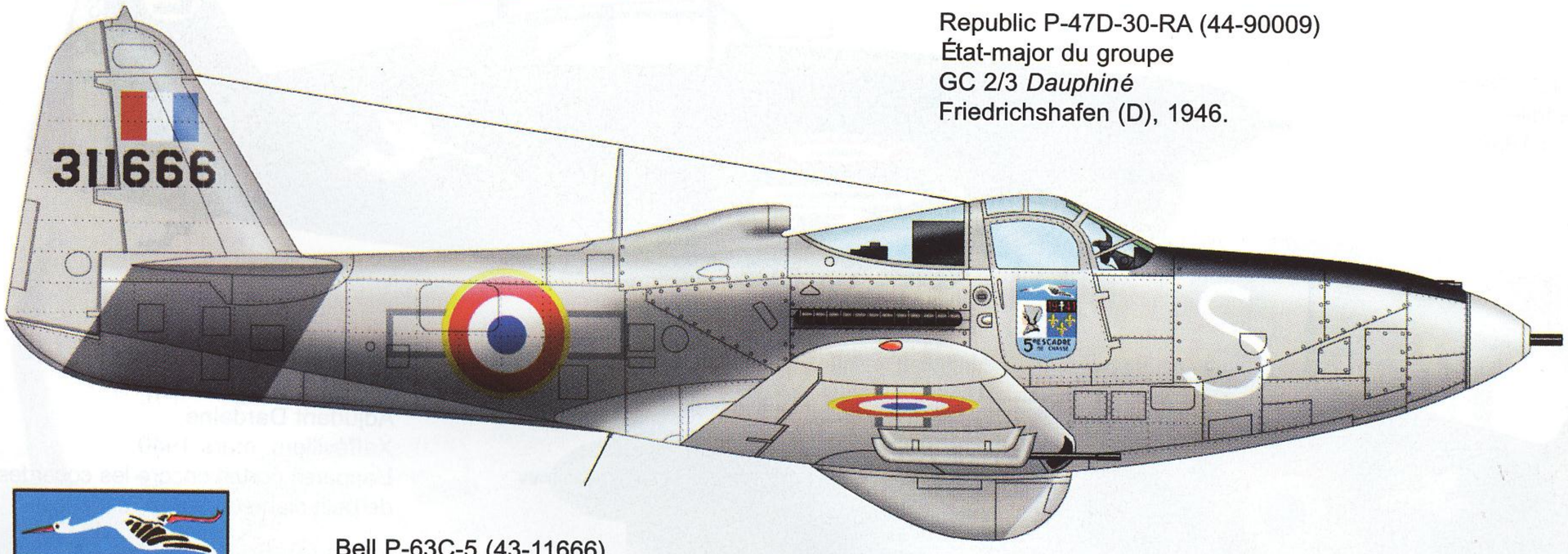




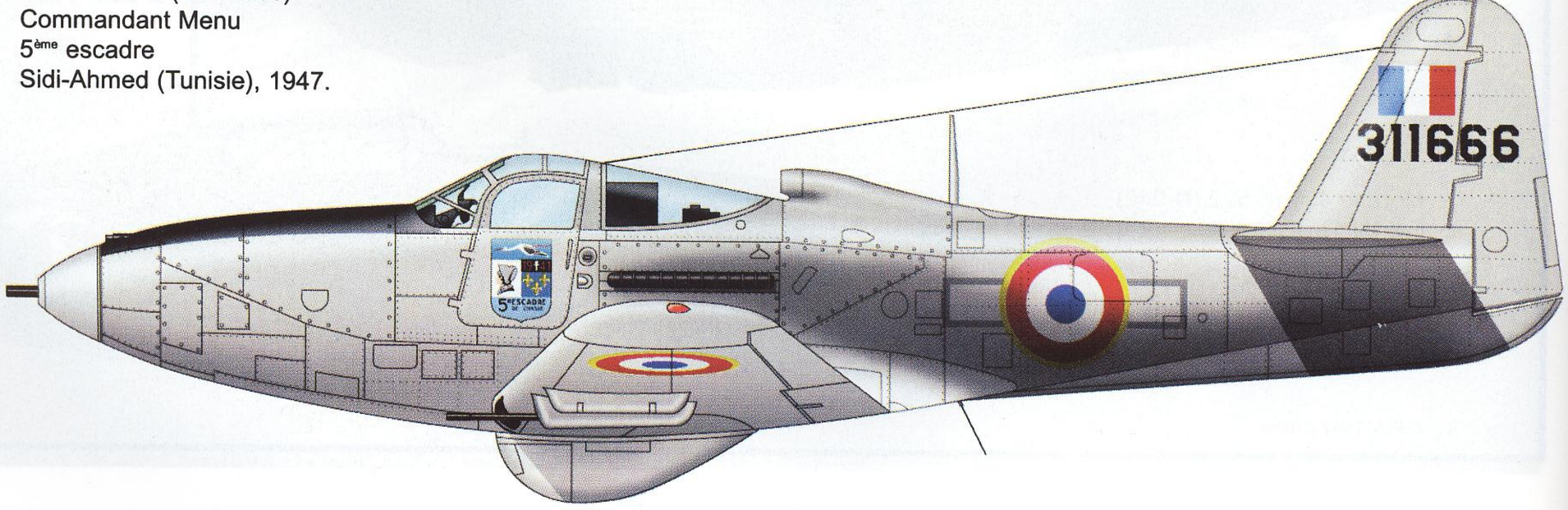
Republic P-47D-30-RA (44-90009)
État-major du groupe
GC 2/3 *Dauphiné*
Friedrichshafen (D), 1946.



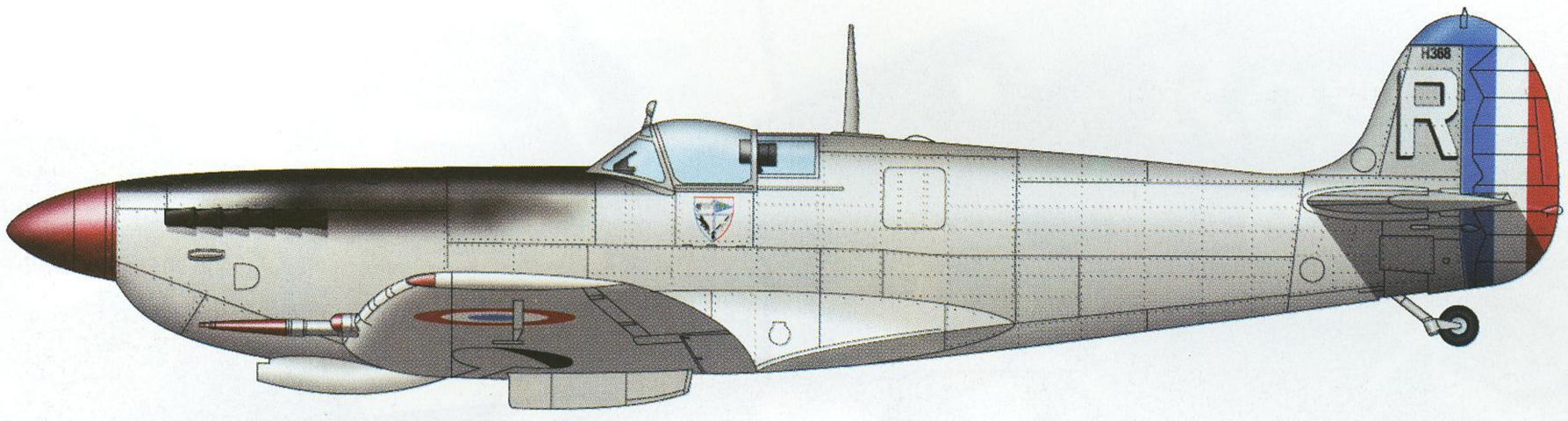
Insigne de la 7ème escadre
On note le «7» dans le bas de l'écusson.



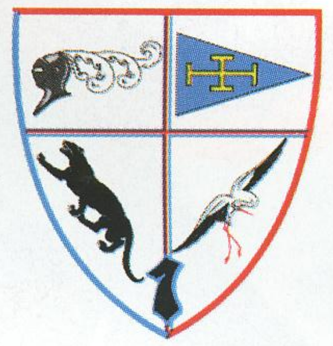
Bell P-63C-5 (43-11666)
Commandant Menu
5ème escadre
Sidi-Ahmed (Tunisie), 1947.



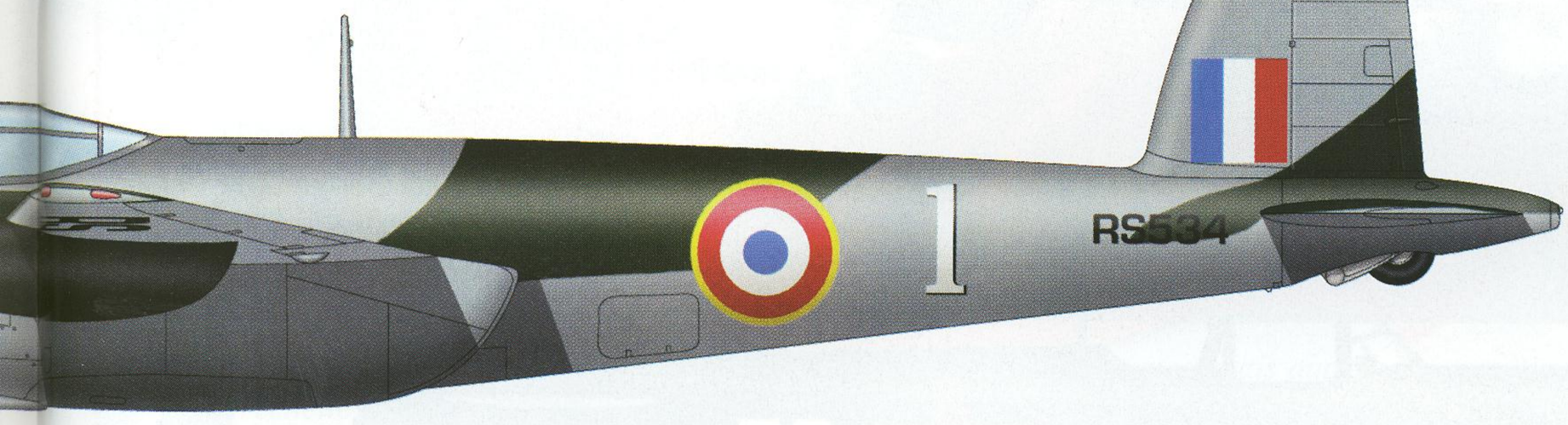
s des chefs
1945 - 1956



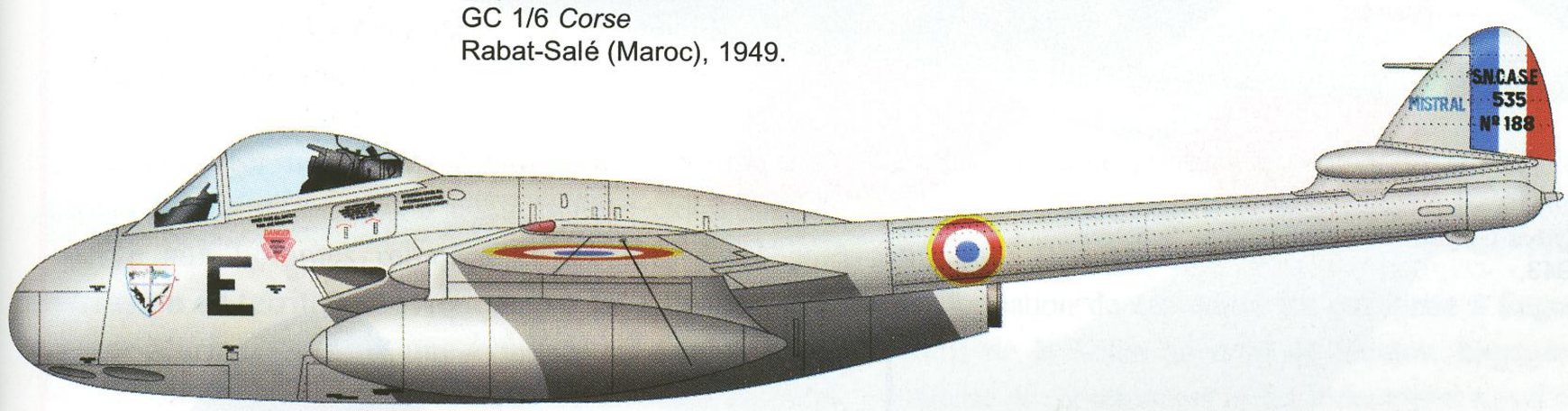
Supermarine Spitfire LF.IX (NH356)
Commandant Tardy de Montravel
1ère escadre
Friedrichshafen (D), 1949.



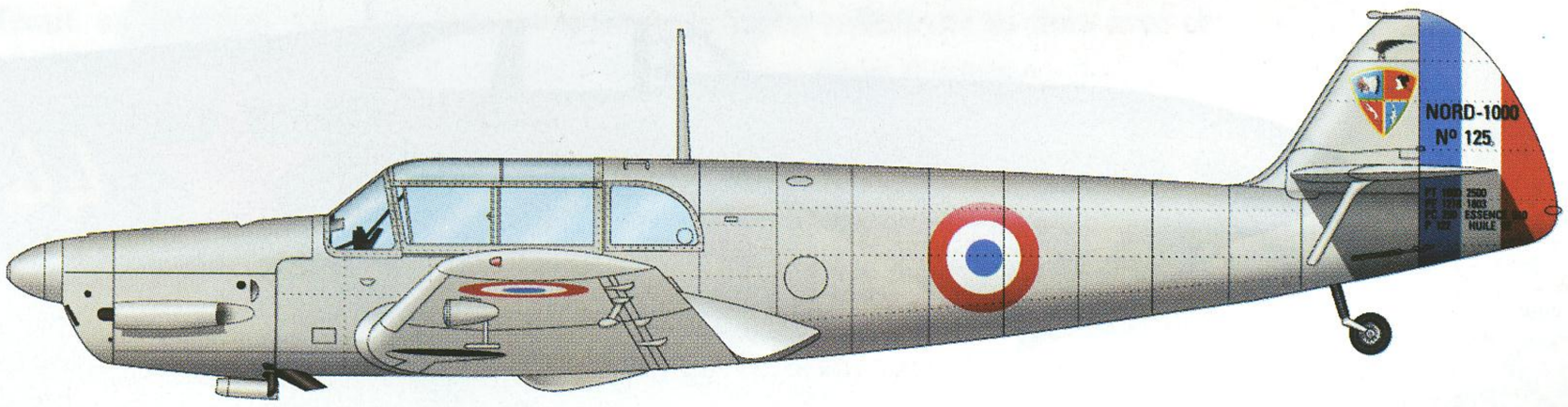
Insigne de la 1ère escadre
On note le «1» dans le bas de l'écusson.

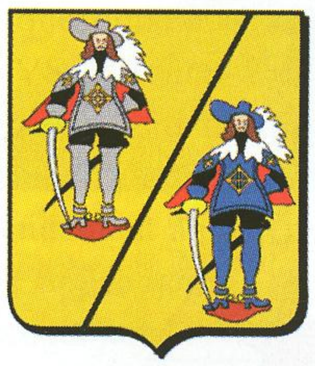


de Havilland Mosquito FB.6 (RS534)
Capitaine Fuchs
GC 1/6 *Corse*
Rabat-Salé (Maroc), 1949.

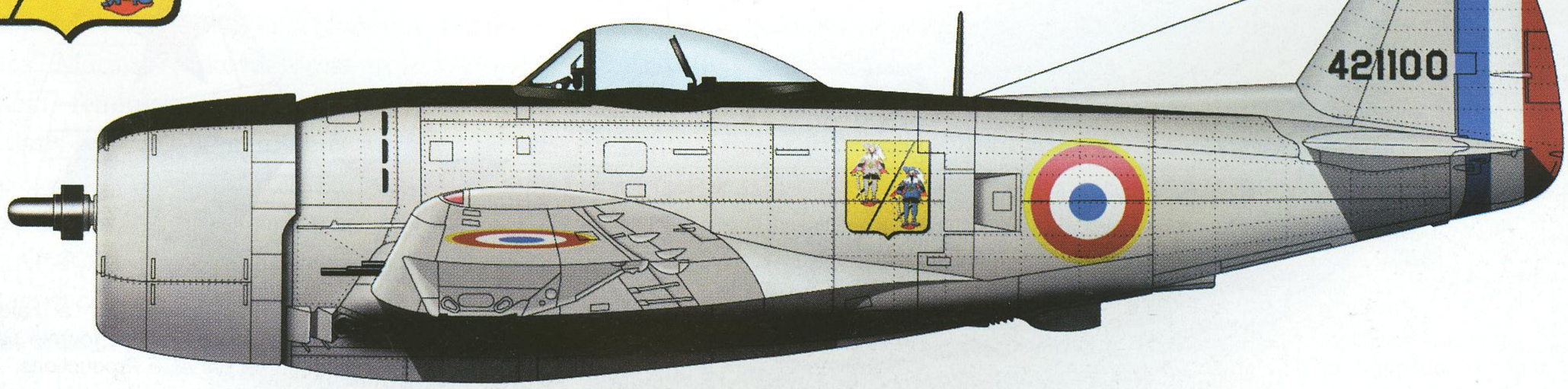


SNCASE 535 Mistral n° 188
Lieutenant-colonel Lenain
7ème escadre
Sidi-Ahmed (Tunisie), 1956.

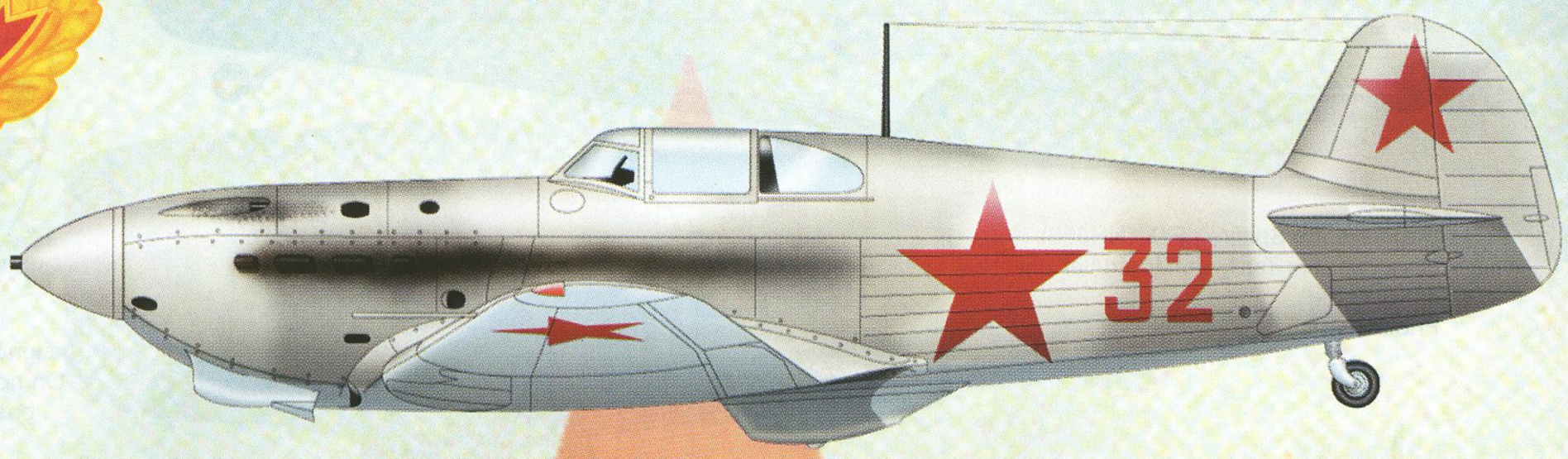




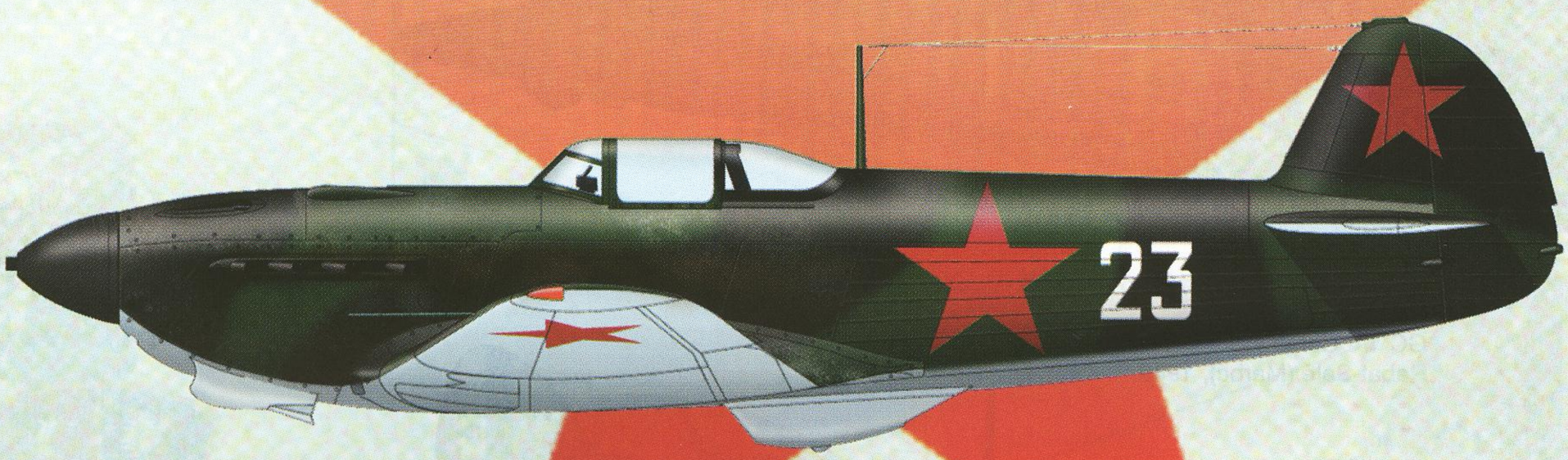
Nord 1000 n° 125
État-major de la 4ème escadre
Andernach, 1947.



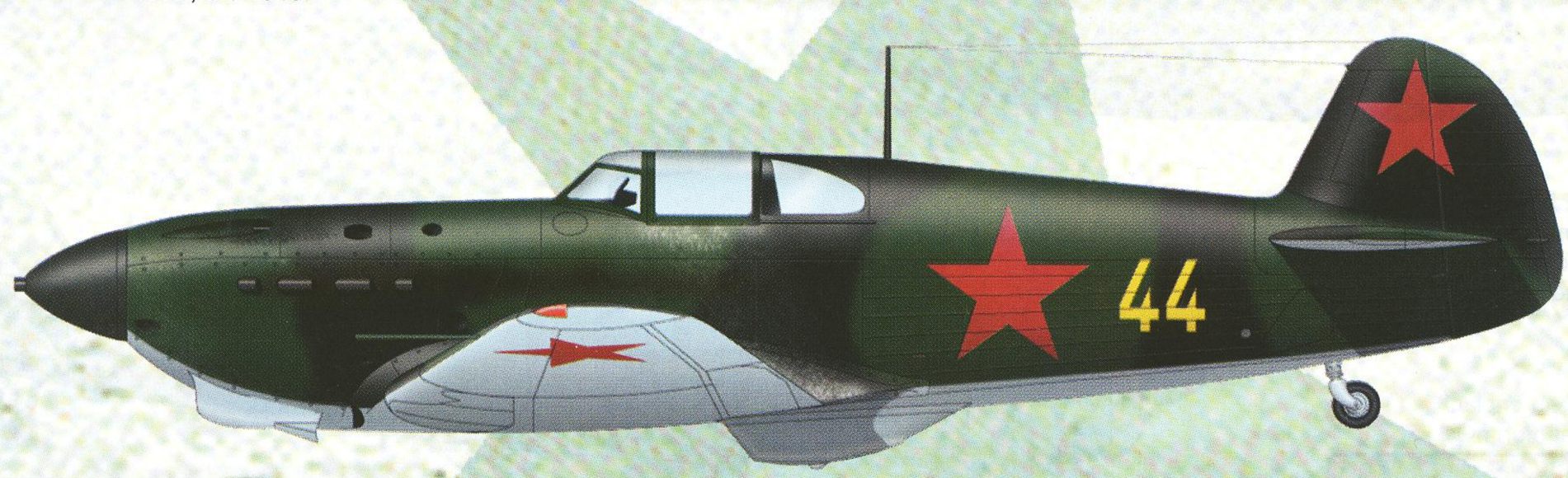
Republic P-47D-30-RE (44-21100)
Commandant Salès
GC 3/10
Dijon-Longvic (21), 1953.



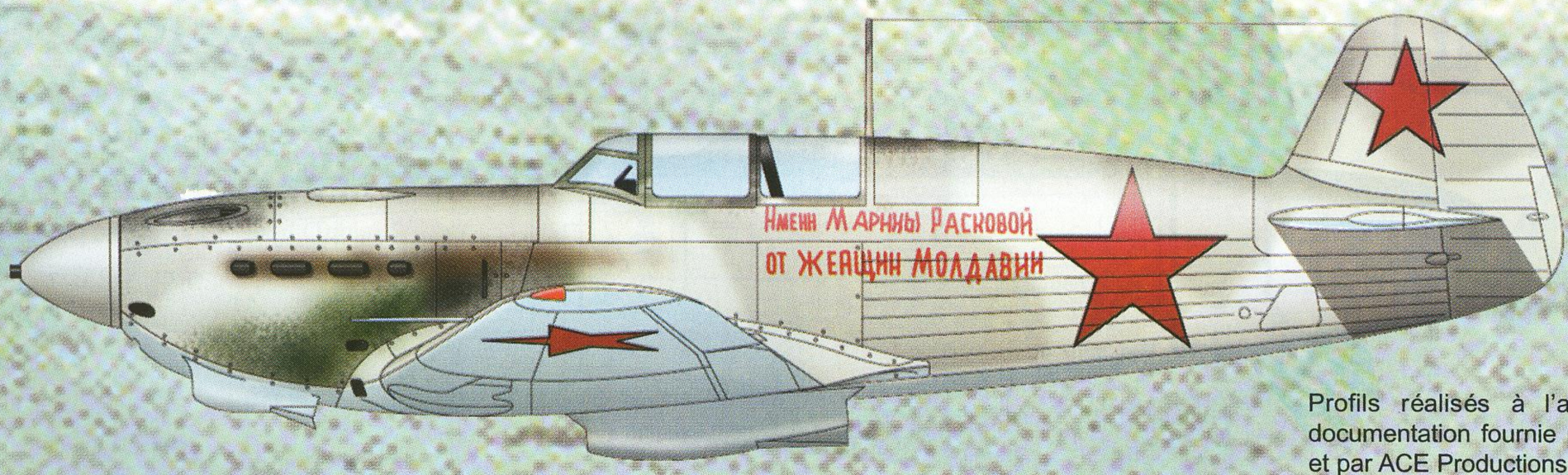
Yakovlev Yak-1
piloté par Lydya Litvyak
Hiver 42/43



Yakovlev Yak-1B
piloté par Lydya Litvyak
Orel, été 1943.



Yakovlev Yak-1-III (c/n 4492)
généralement piloté par Yekatarina Budanova
Kotelnikovo, automne 1942.

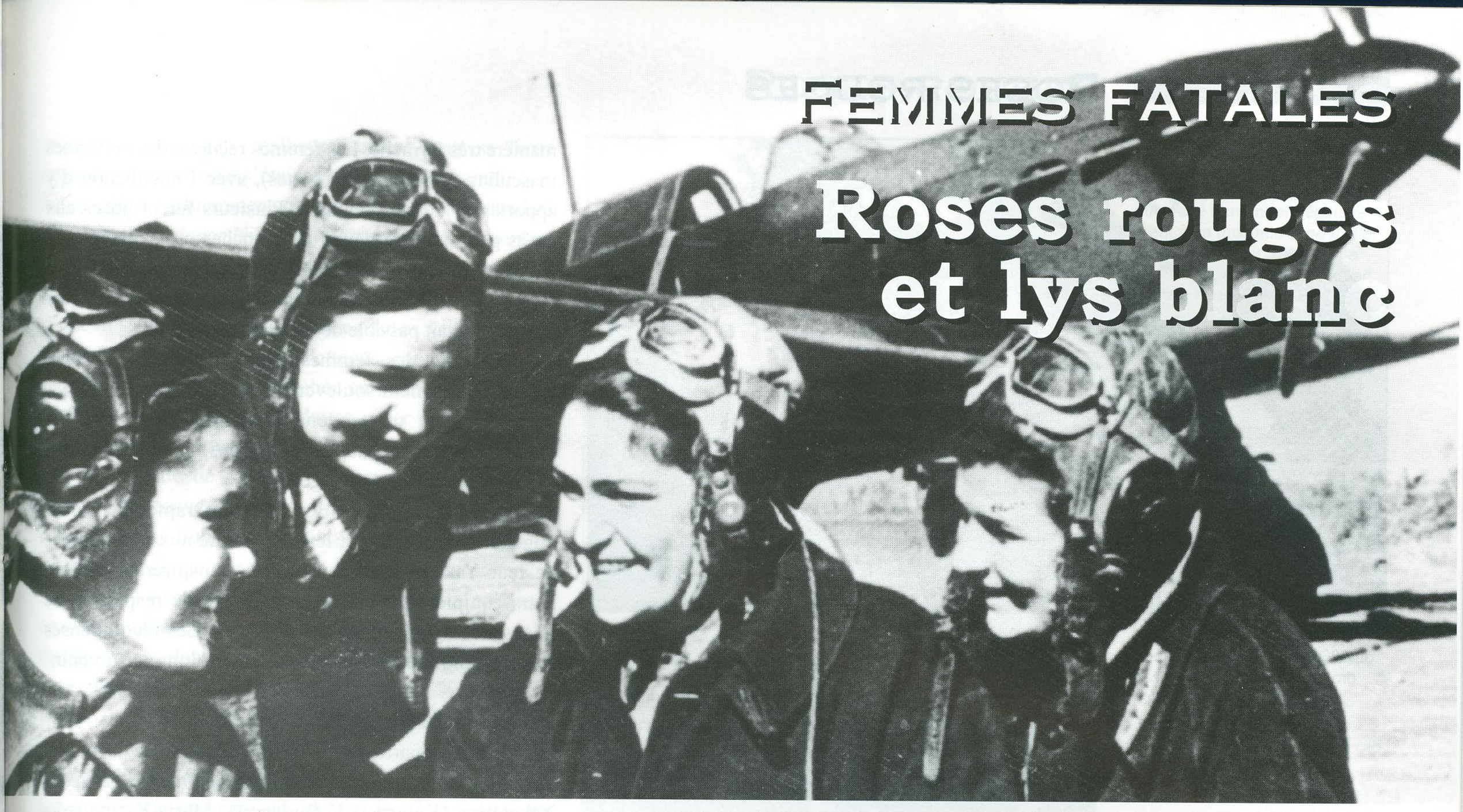


Yakovlev Yak-7b
91 IAP
L'inscription signifie : « Au nom de Marina Raskova, de la part des femmes de Moldova ».

Profils réalisés à l'aide de la documentation fournie par l'auteur et par ACE Productions.
Les profils de cette page ne sont pas à la même échelle que les autres.

© P-A. Tilley - 10.98

Roses rouges et lys blanc



LA PLUPART des forces aériennes belligérantes ont enrôlé des femmes, mais aucune sur une aussi vaste échelle que l'armée Rouge. Elles se virent généralement confier des tâches subalternes, loin du front. Malgré la réticence du haut-commandement, la VVS forma trois régiments composés de femmes pilotes et, sous la pression des événements, dut se résoudre à les envoyer combattre en première ligne. Malgré les sarcasmes et les brimades de leurs équipiers mâles, elles démontèrent rapidement leur compétence et leur pugnacité – deux qualités que ne leur démentirent pas les pilotes allemands !

HAROLD STOCKTON JR.

L'idée de créer un régiment entièrement composé de pilotes féminins au sein d'un domaine exclusivement réservé aux hommes remonte au 22 juin 1941 et à l'invasion du territoire soviétique par les Allemands. Le *Mayor* Marina Raskova, une aviatrice célèbre en URSS pour avoir établi plusieurs records de distance en 1938, usa de l'influence que lui conférait sa position au Comité de défense du peuple (GKO) et de ses relations personnelles avec Joseph Staline pour demander la formation d'unités entièrement composées de femmes. Elle s'appuyait sur des milliers de lettres envoyées par des femmes qui demandaient à s'engager dans la grande guerre patriotique. À l'origine, cependant, il n'était pas encore question de les engager au front, car le règlement de la VVS (*Voyenno-Vozdushnyye Sily* ou force aérienne soviétique) interdisait aux femmes de piloter des avions au combat. Les événements obligeront le haut commandement à passer outre.

Avec l'approbation du quartier général du haut-commandement et l'aval de la Ligue des jeunesses communistes, Marina Roskova forma trois régiments exclusivement féminins en octobre 1941. Ils furent numérotés dans la série 500 et affectés au GKO en tant que réserves stratégiques.

Ces trois régiments étaient les suivants :

– le 586 IAP-PVO (*Istrebitel'navy Aviatsonnyy Pulk-Protivoydushaya Obrona* ou régiment d'aviation de chasse pour la défense de la patrie) équipé de Yak-1 série III;

– le 587 BAP (*Bombardirovochnaya Aviatsonnyy Pulk* ou régiment d'aviation de bombardement) équipé de bombardiers en piqué Pe-2;

– le 588 NBAP (*Nochoy BAP* ou régiment d'aviation de bombardement de nuit), équipé de Po-2NLB.

SŒURS D'ARMES

La formation de ces unités fut entreprise à Engels, sur les bords de la Volga au nord de Saratov. Engagées dans la défense de cet important centre industriel et nœud ferroviaire, ces femmes apprirent la vie en collectivité au front avec ce qu'il convient d'appeler leurs « sœurs d'armes ».

Toutefois, Saratov était encore éloigné du front et l'activité quotidienne consistait essentiellement à interdire l'accès du secteur aux raids épisodiques menés par les bombardiers allemands et aux incursions d'avions de reconnaissance isolés. Il n'était pas question pour le GKO d'engager le régiment en première ligne.

Entre avril et septembre 1942, les pilotes féminins réussirent plusieurs interceptions. Lors de l'une d'entre elles, Valerya Khomyakova, adjointe à l'un des commandants d'escadrille, remporta la première victoire du régiment en abattant un Ju 88 au-dessus de Saratov, le 24 septembre.

En septembre, dans le cadre de la préparation de la nouvelle offensive d'hiver, le 586 IAP-PVO fut envoyé dans la région de Stalingrad, où il fut rattaché à la 286 IAD (division d'aviation de chasse). Le régiment était alors placé sous les ordres du *Mayor* Tamara Kazrinova. Peu de temps après son arrivée, les rènes furent reprises par un homme en la personne du *Podpolkovnik* (lieutenant-colonel) Alexandr V. Gridnev. Le régiment était constitué par trois escadrilles, dont la troisième allait sous peu être confiée à un pilote masculin, le *Starshy Leytenant* (lieutenant) Alexeï Solomantin, surnommé Lesha.

Classic propaganda shot : Burdina, Pamyatnich, Yomjatkova and Lisitina discuss about combat tactics in front of a Yak-1.

Photo classique de propagande : Burdina, Pamiatnitch, Yomjatkova et Lisitina discutent tactique de combat devant un Yak-1. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

ROSES ROUGES

Six membres du 1er escadron du 586 IAP-PVO, de gauche à droite : Valeria Zaomïakova, Olbya Popova, Raisa Belïayeva, Maria Kutzeneïeova, Evgenia Prokhorova et Maria Gouloukhovïeva.

EN PREMIÈRE LIGNE

Le 1 AE (*Aviatsionnyy Eskadrilly* ou escadron d'aviation), commandée par le *Starshy Leytenant* Raisa Belyayeva, fut le premier à entrer en action dans la région de Stalingrad dès la première semaine de septembre 1942. Cependant, pour combler les pertes des régiments déjà actifs dans le secteur, où la Luftwaffe jouissait d'une supériorité numérique de l'ordre de 4 contre 1, les pilotes de l'escadron furent répartis dans des unités entièrement masculines. En raison de leur grade généralement inférieur à ceux de leurs homologues masculins, ces dames furent assignées comme ailiers à des pilotes plus expérimentés au combat.

Leur arrivée ne fut pas spécialement appréciée des hommes. Ceux-ci les considéraient comme ayant une valeur militaire et une combativité nettement inférieures aux leurs et plusieurs chefs de patrouille se montrèrent réticents à confier leur protection à une femme. En outre, certaines se singularisaient en effectuant de manière systématique des tonneaux au-dessus du terrain à chacune de leur victoire, ce qui était formellement interdit par le règlement. Les Soviétiques, qui privilégiaient l'esprit d'équipe, voyaient d'un mauvais œil ces actions relevant d'un individualisme mal considéré par le régime.

Les Soviétiques pratiquaient l'égalité des sexes d'une manière très formelle. Les femmes reçurent des uniformes masculins (y compris les bottes), avec l'interdiction d'y apporter la moindre retouche. Plusieurs furent mises aux arrêts pour avoir raccourci les manches ou les jambes de pantalon de leur uniforme. Bien évidemment, le rouge à lèvres et le parfum étaient totalement interdits et leur utilisation était passible de forteresse.

De leur côté, les femmes appartenant au personnel technique devaient soulever les mêmes charges que les hommes, avec un rendement identique. Si la tâche dépassait leurs capacités physiques, elles risquaient d'être accusées de sabotage...

Si les femmes pilotes démontrèrent rapidement leur pugnacité au combat et leur technicité aux commandes de leur Yak, le sentiment qu'elles inspirèrent alors à leurs équipiers mâles fut un mélange de respect et de misogynie aggravée par leurs succès. Les récompenses et les promotions furent généralement longues à venir.

Des instructeurs donnent leurs dernières consignes pour l'entretien du La-5. Au centre, le chef mécanicien Anatoli Reutki, avec à sa droite une apprentie. Cette photo de propagande était assortie de la légende : « *Il se souvient de tous les détails* ». Encore heureux qu'il n'ait rien oublié !

LE PETIT LYS

Le 73 IAP, appartenant à la 6ème division de la garde, accueillit trois futurs as féminins, les *Starshy Sergeant* Yekaterina (Katarina) V. Budanova, Maria Kuznetsova et Lydya (Lilya : le petit lys) Litvyak.

Lydya Vladimirovna Litvyak s'est engagée dans l'armée à l'âge de.. 14 ans. Elle en avait à peine 19 lors de l'attaque allemande. Alors instructrice militaire, elle se porta volontaire pour rejoindre Marina Roskova. Affectée au 586 IAP-PVO dès sa création, elle manifesta d'emblée une grande maîtrise aux commandes du nouveau chasseur Yak-1.

Litvyak, comme ses consœurs, commença par effectuer des vols d'orientation dans le secteur de Stalingrad, recevant les félicitations de son leader pour ne jamais avoir abandonné sa formation. Lors de son troisième vol, elle partagea la destruction d'un Ju 88 avec son chef de patrouille.

Le 13 septembre 1942, Lilya effectua sa première véritable mission de guerre. Son chef de patrouille repéra une formation de Fw 190 et fonça immédiatement dessus. Au cours du combat tournoyant, Lilya se retrouva nez à nez avec un adversaire. Au dernier moment, le pilote allemand dégagea pour éviter la collision. Lilya ouvrit le feu à ce moment précis, endommageant sérieusement le Fw 190. Elle vit alors que Raisa Belyayeva, son chef d'escadrille, était dans une situation délicate, avec un Bf 109 accroché à son sillage. Elle piqua sur l'intrus, l'obligeant à abandonner sa proie et se mit à le suivre dans une série de manœuvres désordonnées. Un bref instant, elle fut en position de tir. Ce fut suffisant. Le 109 piqua en feu vers le sol, le pilote évacuant en parachute.

On a souvent écrit que sa victime était le *Leutnant* Heinrich Graf von Einsiedel de la JG 3, un as aux 35 victoires. C'est, en fait, peu probable pour la bonne raison qu'Einsiedel fut tué en août 1942, donc bien avant ce combat. Les archives soviétiques mentionnent que le pilote allemand était un *Major*, qui après avoir été fait prisonnier, demanda à rencontrer son vainqueur. Lorsqu'on lui présenta Lilya Litvyak, il refusa d'abord de croire qu'il avait pu être abattu par une femme. Cependant, avec l'aide d'un interprète, Lilya expliqua les circonstances du combat, convainquant peu à peu le

pilote allemand que, malheureusement pour sa fierté masculine, les choses s'étaient bien déroulées ainsi.
Lilya volait fréquemment comme ailier du commandant du 73 IAP, le *Mayor* Nikolaï I. Baranov, généralement en compagnie des *Gvardeyski Kapitan* (capitaines de la Garde) « Lesha » Solomantin et Kaminsky. Au cours d'une mission qui réunit ces quatre pilotes, Lilya annonça par radio : « *Ici Mouette 90. J'attaque, couvrez-moi* ». Ce fut son dernier message. Tombée en panne d'essence au cours de l'engagement, elle dut se poser dans les lignes allemandes. Un groupe d'Il-2 monoplaces que le 73 IAP avait l'habitude de protéger, aperçut Lilya en train de s'enfuir de l'épave. Tandis que ses équipiers formèrent un cercle défensif, l'un des appareils se posa et récupéra Lilya pour la déposer sur son terrain.
Les troupes au sol assistèrent peu de temps plus tard à un terrible combat au cours duquel huit avions allemands furent abattus, dont deux furent crédités à Lilya. Quelques jours plus tard, elle partagea un « Dornier » au-dessus de la ville de Stalingrad avec son chef de patrouille.

DES FLEURS SUR LES AILES

Lilya remporta une nouvelle victoire le 27 septembre en descendant un Ju 88 à moins de trente mètres de distance. À la grande exaspération de son commandant, Lilya effectuait un tonneau au-dessus du terrain à chaque victoire. Cette manifestation intempestive était formellement proscrite par le réglement de la VVS, ce qui plaçait à chaque fois Baranov dans l'embarras. En outre, Lilya manifestait un comportement très familier avec tous les membres du 73 IAP, quels que soient leur sexe, leur grade et leur fonction, ce qui agaçait profondément Baranov, qui était contraint de la réprimander de manière officielle d'une façon quasi quotidienne.
Lilya Litvyak avait une passion pour les fleurs qui remontait à sa plus tendre enfance et qui lui avait valu le surnom de « petit lys blanc ». Contrairement à une idée communément répandue, elle n'a jamais peint de lys sur son avion, pas plus que de roses pour marquer ses victoires. En revanche, entre deux alertes, elle allait fréquemment cueillir des fleurs dont elle couvrait les ailes de son avion quand elle prenait son tour d'alerte. Sur son tableau de bord, elle avait collé une carte postale représentant une rose que sa mère lui avait envoyée.
Le 6 octobre, le *Starshy Sergeant* (sergent-chef) Yekatarina (Katia) Budanova remporta sa première victoire personnelle aux dépens d'un Ju 88. Très rapidement, son score atteignit dix victoires confirmées. Lors d'un engagement particulièrement âpre, elle abattit trois Me 109. À court de carburant, elle eut toutes les peines de monde à regagner son terrain.
Une autre fois, Katia prit en chasse un Fw 189 de reconnaissance. Au terme d'une longue poursuite à moins de 30 mètres du sol, elle parvint à le descendre en s'approchant à quelques mètres de sa victime. Tombée en panne d'essence, elle parvint tout juste à se poser dans ses lignes.

ENFIN RÉCOMPENSÉES

Le 586 IAP-PVO remporta 38 victoires dans le secteur avant d'être placé sous la responsabilité de la 287 IAD, en préparation de l'offensive soviétique sur le front de Voronezh, en direction de Kharkov qui fut déclenchée le 13 janvier 1943. Elle se poursuivit jusqu'au 3 avril, les Soviétiques perdant pendant cette période 55 475 hommes tués et 98 086 blessés, 1 023 chars, 2 106 pièces d'artillerie et 307 avions.
Volant constamment dans des conditions climatiques dificiles, Lilya augmenta son score personnel d'un beau doublé contre un Ju 88 et un Fw 190 de l'escorte.
Les mérites personnels de Lilya et de Katia furent enfin reconnus en haut lieu. Le 23 février 1943, elles furent promues au rang de *Mali Leytenant* (sous-lieutenant) et décorées de l'Ordre de l'Étoile Rouge au terme d'une cérémonie solennelle. Par la même occasion, elles furent toutes deux nommées *verduschi*, chefs de patrouille.

Lydya Vladimirovna Litvyak. Cette jolie jeune femme n'était pas une blonde naturelle. En effet, elle demandait régulièrement à sa mécanicienne d'aller lui voler de l'eau oxygénée à l'infirmerie, dont elle se servait ensuite pour se décolorer les cheveux. Cet acte était passible de la forteresse...

Above :
Lydya Vladimirovna Litvyak. This cute young woman was not a natural blonde. Her mechanics related the stories where she was asked to steal hydrogen-peroxide from the hospital for her...

Below :
Briefing on Yekatarina Budanova's Yak-1-III (c/n 4492). She stands in the middle, with Lydya Litvyak on her right and Marya Kutzhetsova on her left. This photograph was taken at Kotelnikovo airfield, on the Stalingrad front, in Fall 1942.

Conférence sur le Yak-1-III (c/n 4492) de Yekatarina Budanova (au centre), en compagnie de Lydya Litvyak (à gauche) et Maria Kutzhetsova (à droite). La photo a été prise alors que le 586 IPA se trouvait basé à Kotelnikovo, près de Stalingrad, à l'automne 1942.

Roses rouges

Nouvelles du front : la femme pilote Pozidaeva lit à ses mécaniciens et mécaniciennes les exploits de son régiment, tels qu'ils ont été rapportés par la presse.

À cette époque, Lilya volait fréquemment en compagnie du *Mayor* Baranov, du *Gvardeyski Kapitan* Kaminsky et du *Starshy Leytenant* Solomantin. Un jour de février, ils attaquèrent ensemble une formation de douze bombardiers allemands au-dessus de Bitvy, près de Stalingrad. Baranov et Lilya se partagèrent une victoire et les efforts de leurs équipiers firent que les bombardiers se débarassèrent de leurs bombes dans la nature et firent demi-tour. Quelques minutes plus tard, les quatre pilotes se heurtèrent à dix-sept Ju 88 escortés par des Fw 190. Au cours du combat, Solomantin et Kaminsky abattirent chacun un Ju 88, pendant que Baranov et Lilya s'occupaient des chasseurs. Les trois hommes rentrèrent au terrain pour constater que Lilya n'était pas avec eux. Peu après leur atterrissage, un Yak surgit à très basse altitude, prit un peu de hauteur et exécuta un looping avant de se poser. Lilya venait de signer une nouvelle victoire.

Baranov s'arrachait les cheveux, d'autant que les autres pilotes commençaient à imiter Lilya après chaque victoire. Pour couronner le tout, celle-ci leur sautait au cou à leur descente d'avion pour les féliciter, ce qui était tout à fait contraire au règlement. Baranov ressentait un mélange d'affection et d'agacement envers la jeune femme, dont il tenait cependant les capacités techniques en très haute estime. Toutefois, il comprit vite que le comportement extraverti de Lilya aidait considérablement les pilotes masculins à évacuer le stress au retour de leurs missions et renforçait leur agressivité au combat. Pour toutes ces raisons, il ferma les yeux sur les nombreuses et « graves » entorses au règlement.

SEULE CONTRE SIX

En mars 1943, le 73 IAP manifesta une intense activité en soutien des forces terrestres soviétiques lors du franchissement du Don et de la poussée vers la rivière Mius. Les Allemands durent dégarnir leurs défenses autour de Bielgorad, de Kharkov et d'Orel pour contenir la percée soviétique. C'est dans ces circonstances que l'étoile de Lilya et de Katia allait briller au firmament.

Le 22 mars, sous un ciel chargé de nuages et au terme d'une longue et épuisante poursuite, Lilya ajouta un nouveau Ju 88 à son palmarès. S'étant retrouvée seule, elle fut coiffée par deux, puis six Bf 109 sur la route du retour. Grièvement blessée à une jambe dès le début de l'engagement, elle se lança dans une suite effrénée de manœuvres brusques et serrées, sans parvenir à décrocher ses poursuivants. Elle réussit à placer quelques coups au but sur un adversaire et les autres abandonnèrent la partie. Elle parvint à revenir au terrain pour poser son appareil sévèrement endommagé avant de s'évanouir.

Ses blessures furent considérées comme sérieuses et elle fut envoyée dans un hôpital à l'arrière. Une fois rétablie, le médecin-chef lui signa une décharge pour qu'elle puisse passer sa convalescence chez elle. Au lieu de cela, Lilya revint droit au terrain du 73 IAP.

Entre février et mars 1943, Lilya avait porté son palmarès personnel à douze victoires. Elle allait en ajouter cinq dans les trois mois et demi qui suivirent.

Vers la fin avril, les combats se déplacèrent dans la région de Koursk. La Luftwaffe se montra très agressive, n'effectuant pas moins de 4 300 sorties en mai contre le système ferroviaire du secteur. Les femmes pilotes du 586 IAP-PVO furent affectées à la défense de ce précieux cordon ombilical.

CADEAU ROYAL

Le 19 avril, alors que les troupes soviétiques se regroupaient en vue d'une offensive sur Koursk, les bombardiers allemands furent envoyés en masse attaquer le nœud ferroviaire de Kastornaye. Malheureusement, lorsque 42 bombardiers se présentèrent au-dessus de l'objectif, le 586 IAP-PVO ne disposait que de deux Yak-1-III en alerte immédiate. Le *Leytenant* Raisa Surnachevskaïa et le *Starshy Sergeant* Tamara Pamyatnykh décollèrent rapidement et parvinrent à prendre suffisamment d'altitude avant que les bombardiers aient atteint leur objectif. Les deux jeunes femmes piquèrent sur le milieu de la première section, abattant deux appareils à la première passe, puis remontèrent pour s'en prendre au second peloton. Deux autres bombardiers s'abattirent en flammes. La formation allemande éclata dans toutes les directions et aucune bombe ne tomba sur Kastornaye. Pamyatnykh fut contrainte de sauter hors de son appareil en feu et Surnachevskaïa effectua un atterrissage sur le ventre. En récompense de cet exploit, le roi d'Angleterre George VI envoya à chacune une montre gravée spécialement à leur intention.

Parmi les chefs d'escadrille du régiment se trouvait le *Starshy Leytenant* Raisa Belïayeva. Revenant de mission dans un avion endommagé, elle s'écrasa sur la piste. Le Yak termina sa course dans un fossé, à proximité d'une infirmerie de campagne, et prit feu. Craignant que l'appareil n'explose, des soldats se mirent à lancer de la terre sur le foyer, sans s'occuper du pilote. Le *Starshy Leytenant* Olga Yamtchikova, une autre chef d'escadrille, voyant que sa camarade allait brûler vive dans son appareil, se précipta sur les lieux. Elle dégaîna son pistolet pour obliger les soldats à sauver Belïayeva, mais il était déjà trop tard. Le *Podpolkovnik* A. Gridnev, commandant le 586 IAP-PVO, fit évacuer Yamtchikova en douceur. Quelques heures plus tard, elle revint sur les lieux et

demeura agenouillée devant la carcasse calcinée de l'avion jusqu'à la nuit tombée. Yamtchikova devait terminer la guerre avec 17 victoires.

MÉLANCOLIE

Lilya, continuellement sur la brèche, se mit à changer. Tout commença le 6 mai, lorsque Baranov ne rentra pas de mission. Solomantin, élevé trois jours plus tôt à la dignité de lieutenant de la Garde et devenu Héros de l'Union Soviétique, succèda à Baranov à la tête du 73 IAP. Il fut aussitôt promu au grade de capitaine de la Garde.

Le 21 mai, lors d'un combat près du terrain, un râle profond rompit le silence radio. Les pilotes à l'écoute comprirent qu'il ne pouvait s'agir que de Solomantin. Lilya, en alerte, sanglée dans son avion, aperçut le Yak de Solomantin partir en abattée et exploser au contact du sol. Il fut remplacé par le *Podpolkovnik* Golyshev.

Lilya ne versa pas une larme, même pendant les funérailles de Solomantin. Mais, elle entra dans une profonde mélancolie. La fatigue et le stress émotionnel la rendirent nerveuse et agressive. Son changement ne passa pas inaperçu de sa hiérarchie qui consigna dans son dossier personnel le fait qu'elle aurait peut-être même perdu la foi en son parti !

Le 6 juin 1943, Lilya aperçut un ballon d'observation à une quinzaine de kilomètres à l'intérieur des lignes allemandes. Volant au ras du sol, elle dépassa son objectif pour le prendre à revers. Cet exploit la valut de recevoir l'Ordre du Drapeau Rouge.

Quelques jours plus tard, alors qu'elle conduisait une patrouille de six Yak, elle aperçut 36 bombardiers et chasseurs allemands. Elle réussit à abattre un de chaque avant d'être descendue à son tour. Blessée à nouveau à la jambe, mais aussi à l'épaule, elle ne tint pas compte de l'avis du médecin qui souhaitait la renvoyer à l'arrière.

Le 16 juillet, elle entreprit sa première mssion *taran*, qui consistait à percuter les avions ennemis en vol. Elle se solda par une nouvelle victoire, mais également par une nouvelle blessure à la jambe. Le 18 juillet, elle revendiqua trois chasseurs allemands.

NOUVELLES PERTES

Contrastant avec la méthode agressive et flamboyante de Lilya Lidvyak, le style du *Starshy Leytenant* Katia Budanova était tout en douceur et en ruse. Parce qu'elle savait attendre le bon moment et qu'elle opérait d'une manière méthodique, Katia surpassa rapidement Lilya au palmarès. Cependant, le 19 juillet 1943, elle fut attaquée par trois Bf 109 et, après en avoir descendu un, elle fut touchée à son tour. Les villageois de Novokrasnoye virent le Yak-1 plonger vers le sol, apparemment hors de contrôle. Pourtant, il redressa au ras du sol et se dirigea vers ses lignes. Juste après les avoir franchies, Katia posa son avion sur le ventre. Il glissa sur plusieurs dizaines de mètres au milieu de cratères d'obus et finit sa course dans l'un d'eux. Lorsque les villageois voulurent sortir le pilote, ils s'aperçurent qu'il était déjà mort.

Aucun document officiel ne fixe le nombre de victoires remportées par Katia Budanova, mais certaines sources l'estiment à plus de 20. La mort de Katia affecta beaucoup Lilya qui se replia encore davantage sur elle-même.

Une élève-pilote, Slovotchotova. La photo pourrait avoir été prise en 1998 !

Fin juillet, le 73 GvIAP participa aux durs combats dans le secteur d'Orel. Lilya fut impliquée à quatre reprises dans des duels qui s'achevèrent par deux victoires et demie supplémentaires. Elle revendiqua d'autres succès, mais ils ne purent être homologués faute de témoin oculaire.

Le 26 juillet, Lilya décolla comme ailier du commandant du 586 IAP-PVO, le *Podpolkovnik* Ivan Golyshev, pour escorter des Pe-2. Sur la route du retour, dix Bf 109 surgirent et attaquèrent les bombardiers. Lilya se retrouva prise en tenaille par trois chasseurs allemands, tandis que les autres avaient pris Golyshev pour cible. Après s'être débarrassée de ses agresseurs, Lilya vola au secours de son leader et parvint à abattre l'un des poursuivants. Malheureusement, son appareil fut touché et prit feu. Elle parvint à sauter en parachute, mais Golyshev succomba sous le nombre.

LA MORT DU LYS

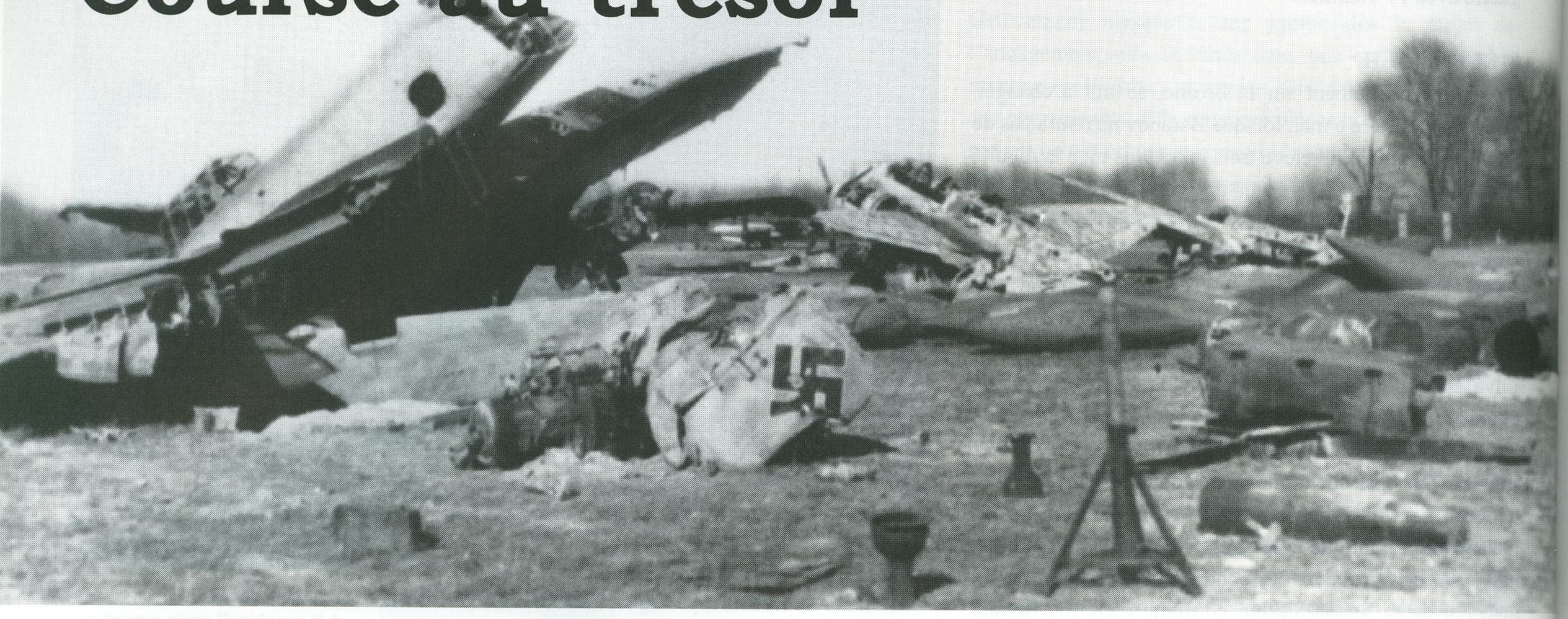
Le 28 juillet, alors qu'elle attendait le signal d'alerte dans son avion, Lilya dicta ce qui devait être sa dernière lettre à sa mère : « *Je suis complètement absorbée par la vie militaire. Ce n'est pas facile pour moi de trouver même une minute pour te parler de moi, te dire que je suis toujours vivante, que je vais bien et que par dessus tout, j'aime mon pays et toi* ».

Sa dernière mission se déroula le 1er août 1943. Lilya et son ailier, Viktor Tabounov, à la tête d'une formation de neuf Yak-1, engagèrent le combat avec une quarantaine de chasseurs allemands. Tabounov fut le dernier à voir Lilya lorsque, poursuivant trois Bf 109, elle pénétra dans un nuage. Son corps ne fut retrouvé et identifié qu'en 1989.

Bien que proposée depuis longtemps pour être nommée Héros de l'Union Soviétique pour ses exploits pendant la bataille de Koursk, elle ne reçut cette distinction qu'à titre posthume. Mikhail Gorbatchev devait lui décerner l'Étoile d'Or en 1990.

FRANCE 1944 : ÉTAT DES LIEUX

Course au trésor



JEAN-LOUIS ROBA

LORSQUE les Alliés prennent pied sur le continent, l'un de leurs premiers soucis est de récupérer un maximum d'avions allemands, de préférence en bon état, pour pouvoir les examiner sous toutes les coutures. Malheureusement, en France, les experts en seront souvent pour leurs frais. Les équipes de minage, mais aussi les collectionneurs de souvenirs, sont passés avant et sur ce qui reste, il est difficile de pratiquer la moindre autopsie valable. L'auteur nous propose un circuit touristique sur quelques aérodromes français.

Bien des auteurs, influencés par la propagande de 1944/1945, ont décrit avec complaisance la « *retraite désordonnée de la Wehrmacht* » après les débarquements alliés en France. Ce qui vaut pour de petites unités terrestres ne peut certainement s'appliquer à la Luftwaffe, l'une des branches de cette même Wehrmacht. Il semble en effet que l'aviation allemande put se replier en bon ordre.

DOCUMENTS ALLIÉS

Pour en avoir confirmation, il suffit de consulter les rapports anglo-saxons détenus aux archives britanniques (1). Cette série de listes d'appareils constitue une sorte d'inventaire d'avions susceptibles d'intéresser les Alliés. Pour ce qui concerne la France, ils sont très instructifs, confirmant que le matériel récupéré fut trop souvent de peu de valeur.

Pour préparer les débarquements en France occupée, RAF et USAAF multiplièrent les missions de bombardement sur les aérodromes continentaux. Après le 6 juin, ces attaques perdurèrent. La Luftwaffe avait en effet déplacé vers la France des escadres de chasse et de bombardement encore capables de montrer les dents. Les aviations anglo-saxonnes se devaient de diminuer le potentiel offensif allemand.

Surpassés en nombre, les pilotes allemands allaient connaître la guerre d'usure où chaque avion a son importance. Lorsque une unité était contrainte de quitter le front pour se rééquiper outre-Rhin, les appareils étaient laissés à une unité proche. Les avions étaient ainsi employés jusqu'à la toute dernière extrémité et connurent souvent un triste destin, aplatis par bombes au sol ou abattus en combat aérien.

Dès la mi-août 1944, la plupart des escadres de la Luftwaffe avaient évacué le sol français pour se replier dans le Reich. Ne demeurèrent que des unités offensives capables de freiner l'adversaire et de protéger tant bien que mal la retraite des colonnes au sol. Tout appareil ne pouvant repartir vers l'est fut détruit, le plus souvent en employant des charges explosives.

C'est ce que confirment les rapports précités.

EN COMBAT AÉRIEN

Les premiers appareils « capturés » par les Alliés furent des avions abattus en combat. Inutile de dire que leur état guère brillant ne poussait pas à l'étude ou la récupération. Nous trouvons ainsi de nombreuses mentions comme: « *Bf 109G abattu à l'E. de Gorges. Enterré dans le lit de la rivière* »; « *Bf 109G-6 abattu à l'E. de Balleroy. WNr 165508. Brûlé et pulvérisé* »; « *Ju88S-3 abattu à Villiers-Fossard. WNr 330557 4D+DP* (2). *Équipé de Jumo 213. Intégralement détruit* »; etc... D'autres mentions sont plus prometteuses: « *Me 109G-6/U4 abattu au S.E. de St Germain d'Elle. WNr 441744. DB 605 A N° 01901867. Était équipé d'un MK 108 de 30mm tirant à travers le moyeu d'hélice et de trois MG 131 de 13 mm* ». Ce qui semble indiquer que cet appareil était au moins identifiable, ce qui ne veut pas dire récupérable...

Ces appareils partiellement détruits ne pouvaient que constituer une « mise en bouche » pour les experts alliés qui espérèrent certainement beaucoup de ce qu'ils pouvaient trouver sur les aérodromes tombés récemment entre leurs mains.

SUR LES AÉRODROMES

Hélas pour eux, il leur faudra également déchanter. Un rapport exemplatif est celui d'un Hs 129 capturé à Caen : « *Cet appareil a été trouvé à Carpiquet. Il a été endommagé par des éclats de bombes, détruit par une charge explosive puis pillé par nos propres troupes et l'ennemi. Codes : DO+XE (en noir) avec le chiffre 5 peint sur la face extérieure de chaque capot-moteur. WNr 140492. Équipement : un appareillage ETC 50/VII D pour largage de bombes était installé sous chaque aile et un appareillage pour quatre bombes de 50 kg était placé sous le fuselage. Le seul armement emporté était de deux MG 151/15 de 15 mm et deux MG 17 de 7,92. Il n'y avait pas de canon de 30 mm. L'habituel assemblage de plaques blindées était complété par deux autres plaques protégeant les moteurs. Une autre pièce usinée protégeait la prise d'air et une seconde recouvrait la pompe à huile* ».

La remarque sur le « pillage » par les troupes anglo-saxonnes indique que les experts arrivèrent bien après les unités de front. Le dépeçage des dépouilles des vaincus remonte aux temps les plus reculés. Trouvant des avions allemands endommagés (mais parfois semi-intacts !) sur les aérodromes, les soldats n'avaient qu'une idée : découper croix gammée ou croix de fuselage pour en orner leur QG ! Quand ces emblèmes avaient déjà été arrachés, restaient *sticks*, sièges, armement et instruments de bord... Les experts alliés parvinrent donc bien trop tard sur les lieux. Ce qui était inévitable, à moins de progresser avec les combattants de première ligne !

QUELQUES INVENTAIRES

Les rapports relatifs aux aérodromes donnent cependant d'intéressantes informations aux chercheurs. On s'en référera surtout aux encadrés de cet article mais on peut déjà relever divers points intéressants.

– À Valfrembert, on ne trouvera pas moins de seize épaves de Fw 190 décrites comme « *calcinée* », « *détruite* » ou « *détruite et pillée; mais dont le type semble fort récent* ». Valfrembert était donc un aérodrome destiné prioritairement à la chasse.

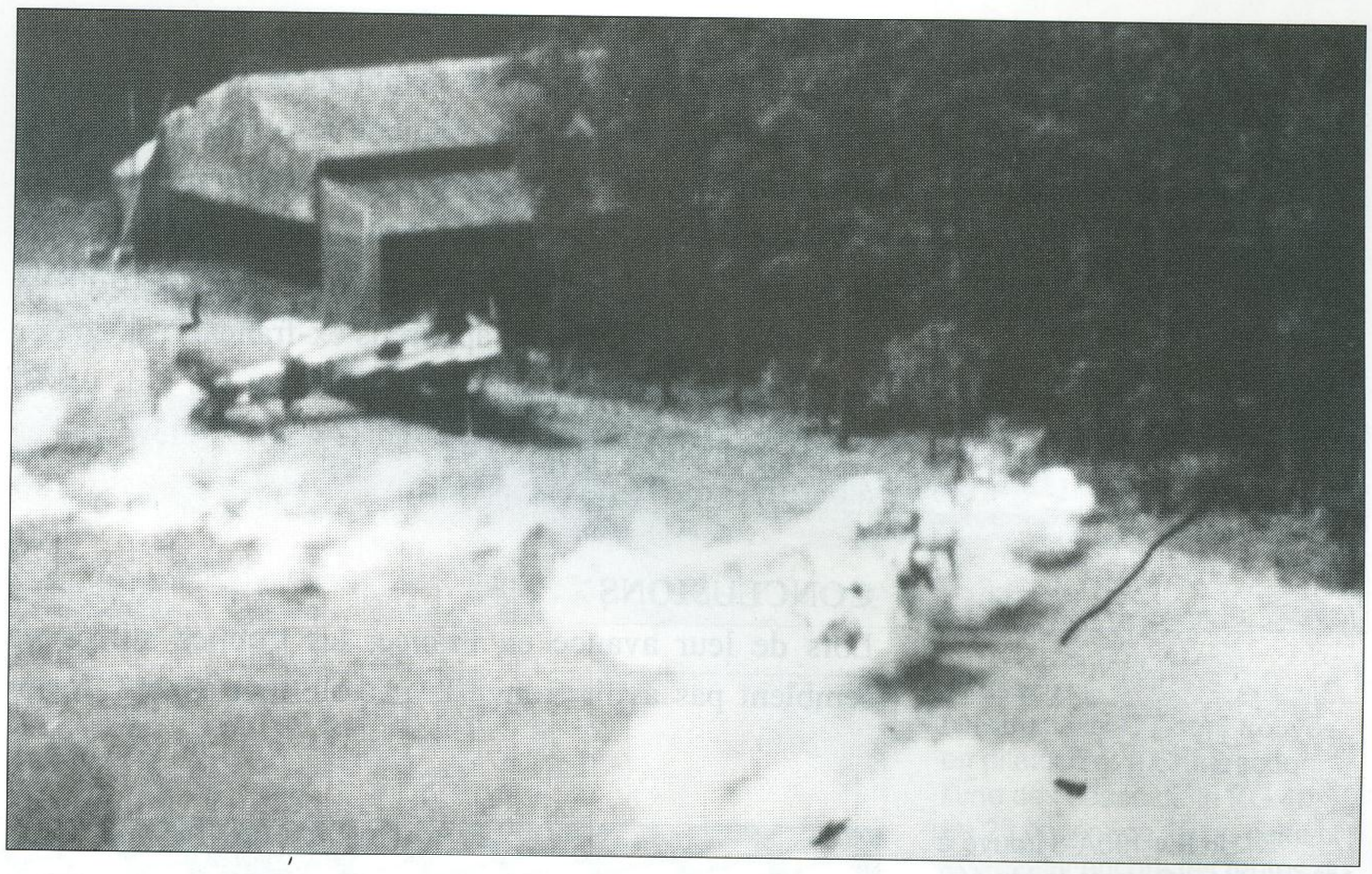
– À Nogent-le Roi, autre aérodrome de chasse, on relèvera quatre carcasses de Bf 109 G et cinq de Fw 190. Sur l'un d'eux, l'insigne était « *un écusson en forme de cœur avec trois monomoteurs blancs peints au centre* » (3).

– Melun-Villaroche était destiné aux bombardiers. Un Do 17 de type ancien, un Ju 52, un Ju 88 et huit Ju 188 y seront trouvés. Trois de ces derniers codés 3E+BK, +EL et +KL appartenaient aux I. et II./KG 6.

– Villacoublay était un aérodrome destiné surtout aux réparations comme le découvrirent les Américains. Quatre Ju 188, huit Ju 88 et quelques autres avions dans des états divers y furent inventoriés.

– St André-de-l'Eure était également destiné principalement à la chasse puisque, sur vingt-huit appareils, on dénombrera vingt Bf 109 G, quatre Fw 190, un appareil d'entraînement (peut-être de liaison) et trois Me 410 (9K+BP, +CP et +EN) appartenant au II./KG 51 (récemment rééquipé sur ce type de bimoteur).

– Reims, qui fut l'aérodrome militaire le plus important

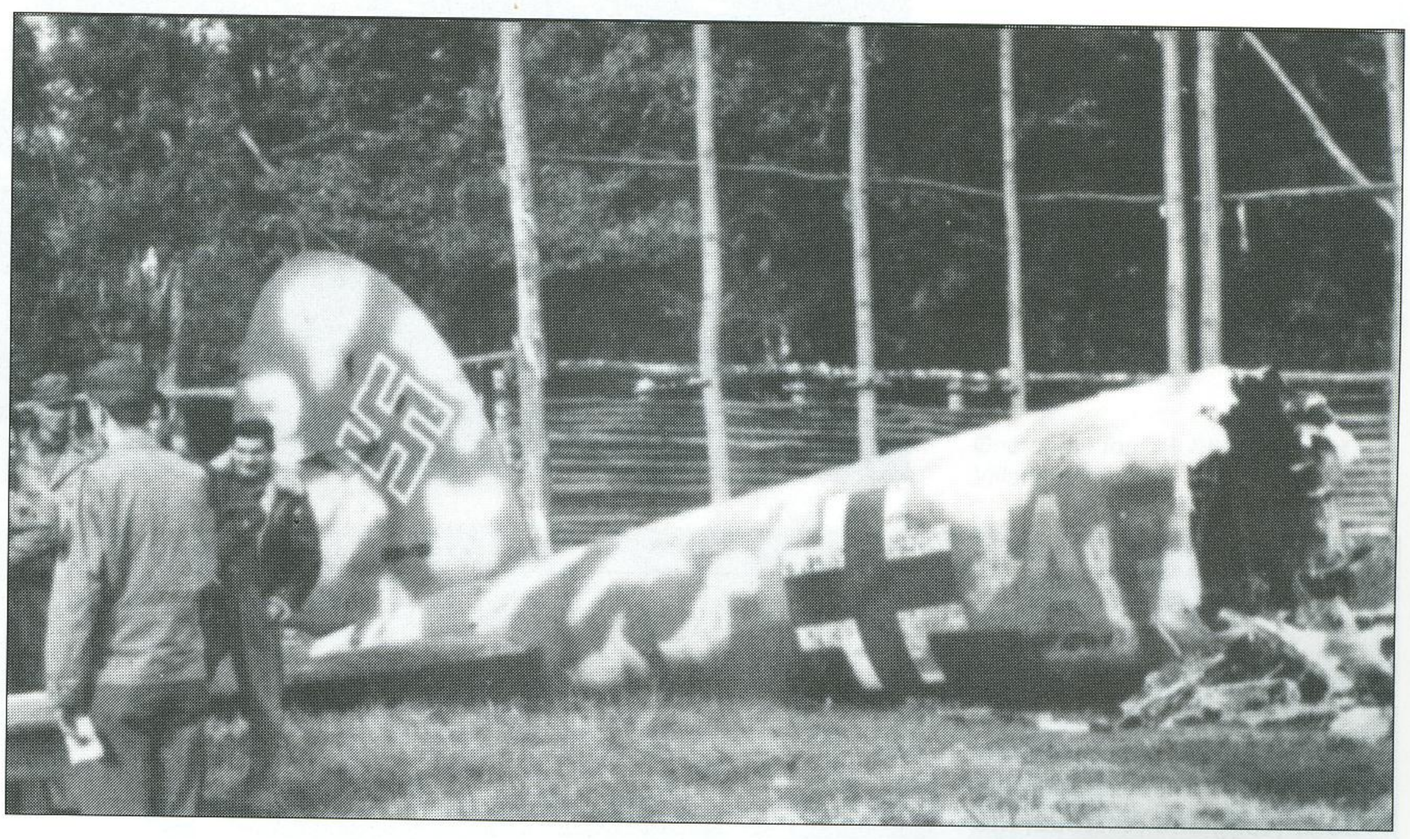


Ci-dessus : deux Ju 88 mitraillés par la chasse alliée sur un aérodrome français.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Above : two Ju 88s are straffed by Allied fighters on an unidentified French airdrome.

Ci-dessous : les restes d'un He 111 (Wk.Nr. 700824), probablement codé A1+AF, appartenant au *Stab* du IV./KG 53. Ce groupe fut dissous en août 1944. On peut alors supposer que cet appareil rejoignit le reste de l'escadre engagée en Lorraine.

Below : the wreck of a He 111 (Wk.Nr. 700824 - code : A1+AF ?), belonging to the Stab of IV./KG 53, a unit which was disbanded in August 1944. This aircraft is likely to have reinforced the rest of the Geschwader which was then engaged in North-Western France, around the Metz - Nancy area.



Ci-dessous : un Me 410A-3 (Wk.Nr. 170134) codé 7A+EH de la 1./Aufkl.Gr. 121 basée à Villacoublay, probablement détruit par l'effondrement du toit lors d'un bombardement allié.

Below : a Me 410A-3 (Wk.Nr. 170134) bearing the code 7A+EH of 1./Aufkl.Gr. 121 based à Villacoublay, near Paris. It probably was destroyed when the roof collapsed after an Allied bombing raid.

Top
A Fw 190A-8 destroyed inside a hangar at Villacoublay.

Bottom
At Lyons-Bron, the Americans had the surprise to discover two Reggiane Re.2002s, used by Sonderkommando Bongart in operations against the French partisans.

de France en septembre 1939, n'allait pas faillir à sa réputation. Les Allemands semblent y avoir replié un grand nombre d'appareils puisque les experts alliés n'y dénombreront pas moins de soixante-quatorze épaves les plus disparates : trois Do 217, huit Ju 88 (de types divers : A-4, S,..), deux Ju 188, vingt-trois Bf 109, vingt-quatre Fw 190, un Me 410, sept appareils ex-français (de chasse et d'entraînement) ainsi qu'un Po 63, un He 111, un Bf 110G-4, deux Fi 156 et un Do 17 ! Le relevé de ce « butin » couvre quatre pages.

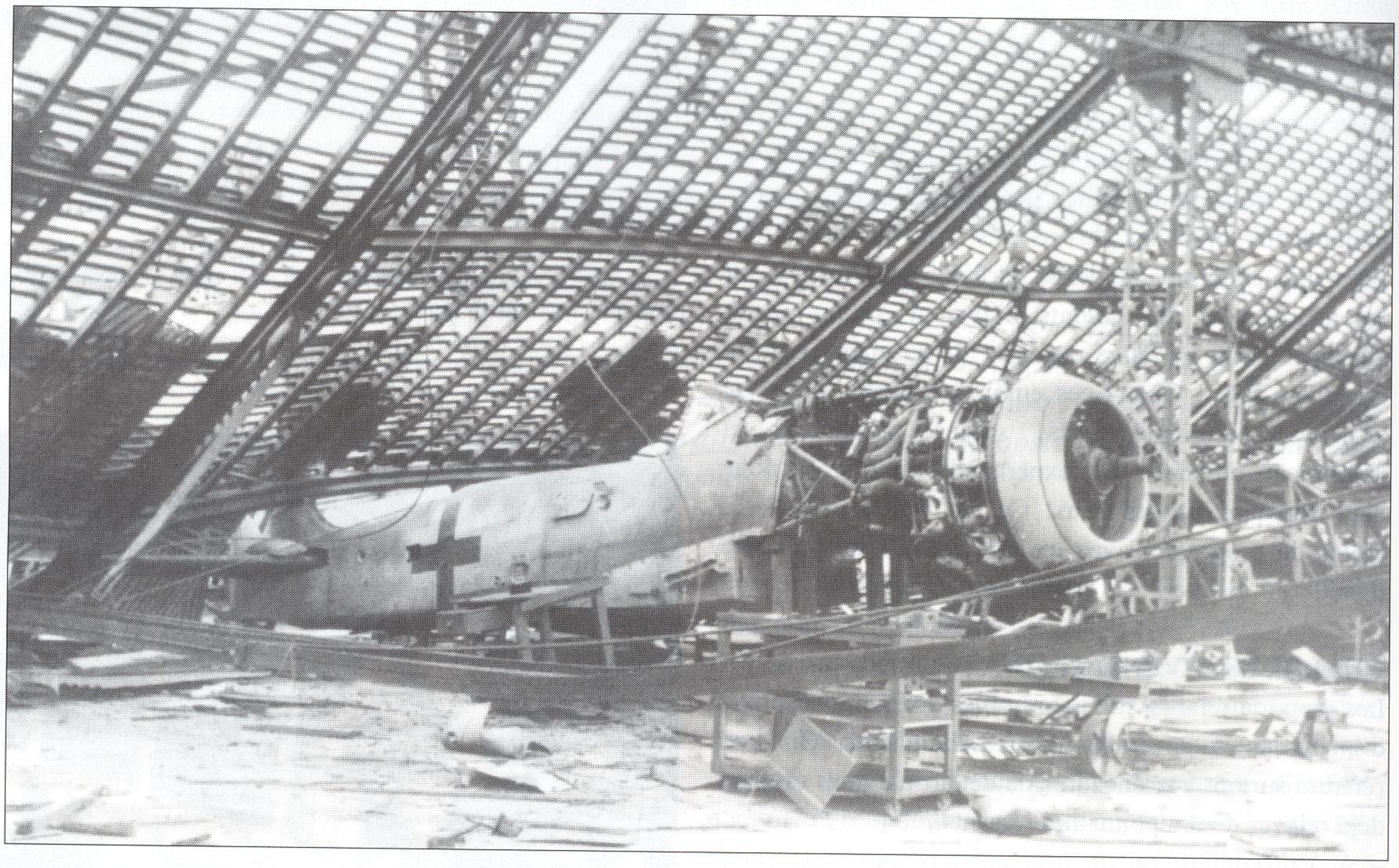
CONCLUSIONS

Lors de leur avance en France, les troupes alliées ne semblent pas avoir trouvé le pactole tant espéré. Avant d'évacuer les aérodromes, les Allemands purent détruire tout appareil potentiellement réutilisable et emporter le matériel considéré comme « sensible ». Il faudra attendre l'entrée dans le Reich pour faire ample moisson d'appareils en relativement bon état et surtout mettre la main sur ces avions à réaction qui allaient sous peu faire réellement parler d'eux...

NOTES

(1) repris à Kew (Londres) sous la désignation AIR 40/45.
(2) soit un appareil de la 6./KG 30 (*Adlergeschwader*).
(3) à part la forme du cœur, on reconnaît l'insigne du III./JG 27 basé à Connantre, Ermenonville et Lappion lors des combats de juillet/août 1944.

Un Fw 190A-8 trouvé à Villacoublay. Comme le Me 410 de la page précédente, cet appareil a sans doute été aussi victime des bombardements alliés.



À Lyon-Bron, les Américains auront la surprise de découvrir deux Reggiane Re.2002, utilisés par le *Sonderkommando* Bongart contre la Résistance.

APPAREILS TROUVÉS À RENNES–ST JACQUES

– Bf 108 TL+AZ (Wk.Nr. 2229) avec bande jaune autour du fuselage. Moteur Argus AS 10C. Détruit par le feu.
– Fi 156 entièrement détruit.
– Fw 190 Wk.Nr. 531. Moteur BMW 801. Détruit par l'ennemi.
– Deux autres Fw 190 détruits.
– Quatre Bf 109, probablement E. Tous calcinés.
– Bf 109 CL+NK (Wk.Nr. 2938). Cannibalisé par l'ennemi.
– Bf 109G. Moteur DB 605 A. Entièrement détruit.
– He 177 Wk.Nr. 0948. Détruit par l'ennemi.
– Ju 52. Mis en feu par l'ennemi.
– W 34 PD+AX. Détruit par l'ennemi.

APPAREILS TROUVÉS À VILLACOUBLAY

– Ju 188A-3 3E+AK (Wk.Nr. 160075). Moteur Jumo 213A-1. Brisé et pillé. Canon de 20mm dans la tourelle dorsale. (*Note : appareil de la 2./KG 6*).
– Ju 188 3E+HL (Wk.Nr. 180432). Moteur Jumo 213A-1. Dépouillé de ses instruments et pillé. (*Note : appareil de la 3./KG 6*).
– Ju 188 Z6+CK (Wk.Nr. 260528). Moteur 801G-2. Détruit. A porté des antennes FuG 214. (*Note : appareil de la 2./KG 66, unité allemande de « Pathfinders »*).
– Ju 188 Wk.Nr. 230141. Moteur Jumo 213A-1. Détruit.
– Ju 88A-4 Wk.Nr. 2336. Moteur Jumo 211J. Etait en réparation.
– Ju 88A-4 GN+OL (Wk.Nr. 0673). Moteur Jumo 211. Détruit.
– Ju 88 A-4 SH+CY (Wk.Nr. 140403). Moteur Jumo 211J. Détruit.
– Ju 88G-1 4R+DR (Wk.Nr. 710588). Moteur BMW 801 G-2. A porté des antennes FuG 220. (*Note : appareil de la 7./NJG 2*).
–Ju 88A-4 WNr 140241. Moteur Jumo 211J. Détruit.
– Trois Ju 88A-4 (Wk.Nr. 2010, 5695 et 550427) détruits.
– W 34H-1 T4+AL. Moteur BMW 132. Détruit. (*Note : appareil de liaison de la* Luftflotte *2*).
– Bf 109G-6 Wk.Nr. 413578. Moteur DB 605A. Détruit.
– Fw 190A-8 Wk.Nr. 172971. Moteur BMW 801. Détruit.
– Fw 190 Wk.Nr. 680835. Détruit.
– Me 410A-3 7A+EH (Wk.Nr. 170134). Détruit. (*Note : appareil de la 1./ Aufkl. Gr. 121*).

Ci-dessus :
plusieurs He 177 sont trouvés en piteux état à Châteaudun, l'une des bases de la KG 40. Le 25 novembre 1944, celui-ci protégeait encore les tentes du 439th *Troop Carrier*.

Ci-contre :
les restes d'un Ju 88 détruit dans le sud de la France par des chasseurs-bombardiers de la 12h *Air Force*.

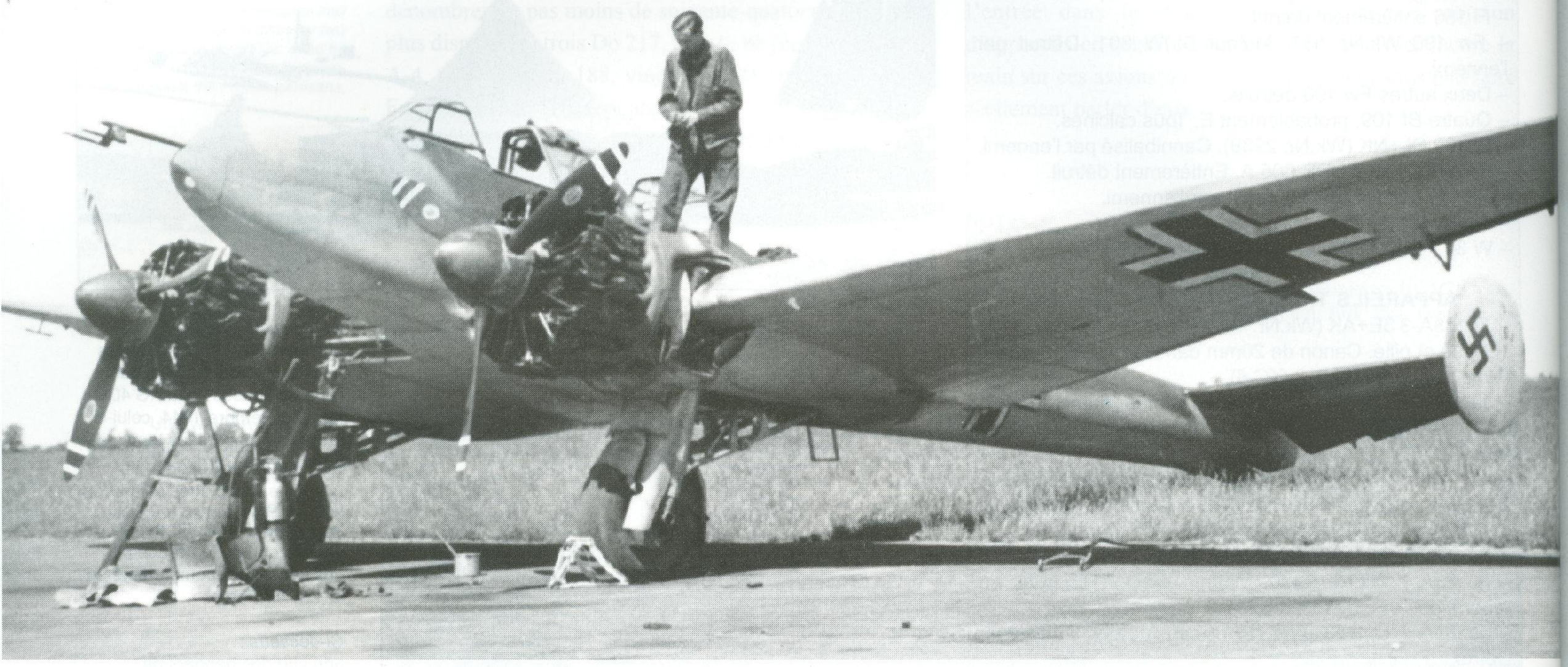
Ci-dessous :
une vue des hangars de Villacoublay. Il doit s'agir de l'un des quatre Ju 88A trouvés en mauvais état.

From top to bottom
Several He 177s were found at Châteaudun, one of KG 40 bases. This one was still used as a shelter for 439th Troop Carrier tents in November 1944.

Wreck of a Ju 88 straffed by 12th Air Force fighter-bombers in Southern France.

One of the four Ju 88As found at Villacoublay.

Au service de l'ennemi (1)



SOUS CE TITRE, nous publierons de temps en temps quelques photos d'avions français récupérés par les forces de l'Axe. Dans cette partie, nous ne traiterons que des appareils saisis par les Allemands. Dans un prochain épisode, nous verrons ce que les Italiens ont fait de leurs prises de guerre et nous consacrerons ultérieurement un chapitre spécial aux D.520.

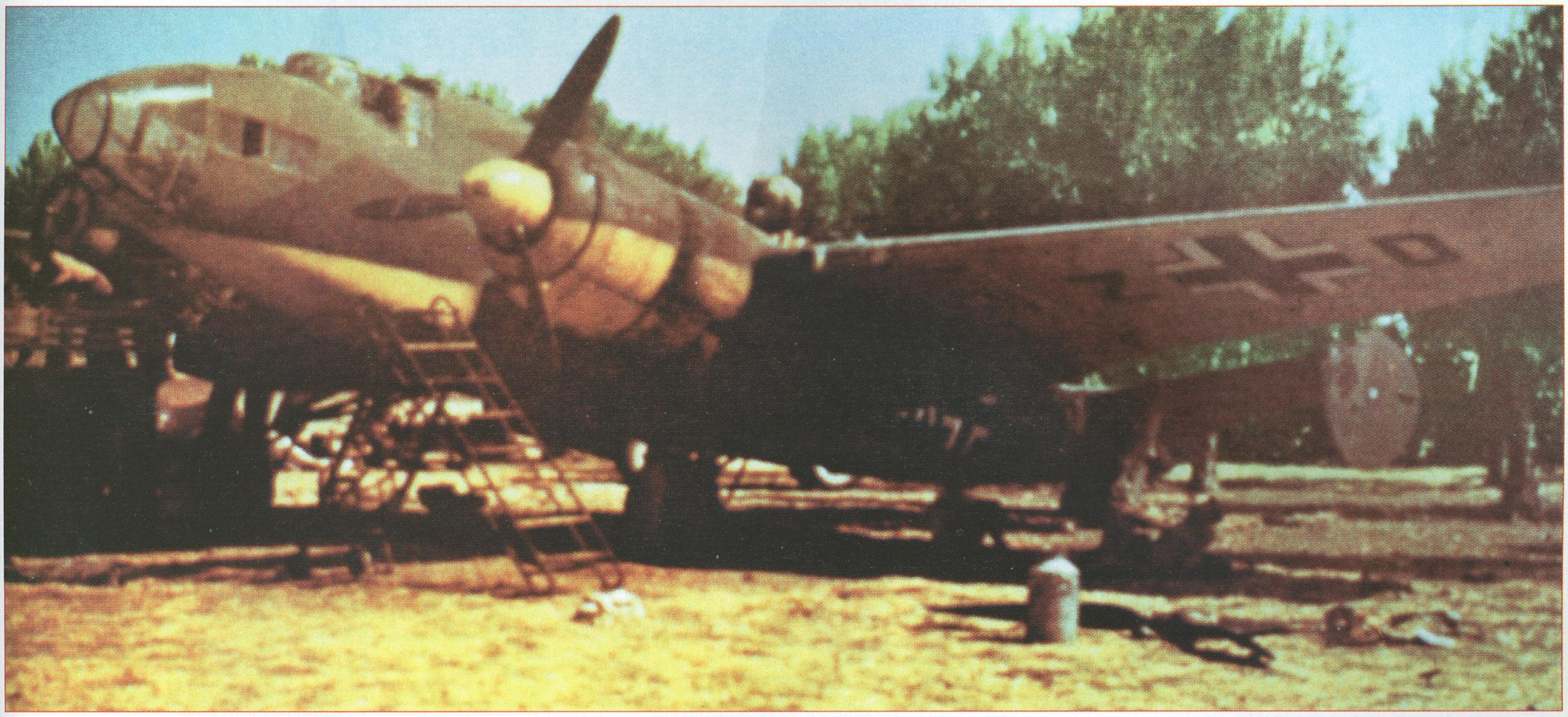
Les Allemands ont récupéré un grand nombre d'avions français en deux grandes occasions :
– en zone occupée, après l'armistice du 25 juin 1940;
– en zone libre, après son invasion, le 27 novembre 1942.

Malheureusement, jusqu'à présent, les chercheurs n'ont jamais réussi à mettre la main sur un éventuel recensement des appareils capturés après la campagne de mai-juin 1940. Compte-tenu du poids de la bureaucratie allemande et de sa manière méticuleuse de comptabiliser tout et rien, il est impensable qu'un tel état n'ait pas été dressé. Il reste cependant à dénicher.
Si les Allemands se sont intéressés aux appareils de combat, ce ne fut que pour les confier aux écoles avancées et aux centres d'essais en vol (Travemünde et Rechlin). À tort ou à raison, ils n'accordaient généralement qu'une faible valeur militaire aux avions construits par les autres, sans parler des difficultés de ravitaillement en pièces détachées. Si des projets sont nés d'équiper une escadrille de la Luftwaffe en Curtiss H-75A français, ils n'ont pas dépassé le stade théorique.
Plus que les avions de combat, les Allemands ont surtout recherché les appareils d'entraînement, de transport et de liaisons, pouvant renforcer leurs flottes dans ces domaines. Les Caudron Simoun et Goëland ont été des prises de guerre particulièrement convoitées, en raison de la fiabilité et de la capacité de ces deux modèles. Le Lioré-et-Olivier LeO 451 connaîtra plus tard un engouement identique et les avions neufs ou d' « occasion » dont la Luftwaffe pourra se saisir seront rapidement transformés en avions de transport. Quelques épaves seront retrouvées en Allemagne après le 8 mai 1945, preuves que cet appareil a servi jusqu'au dernier jour.

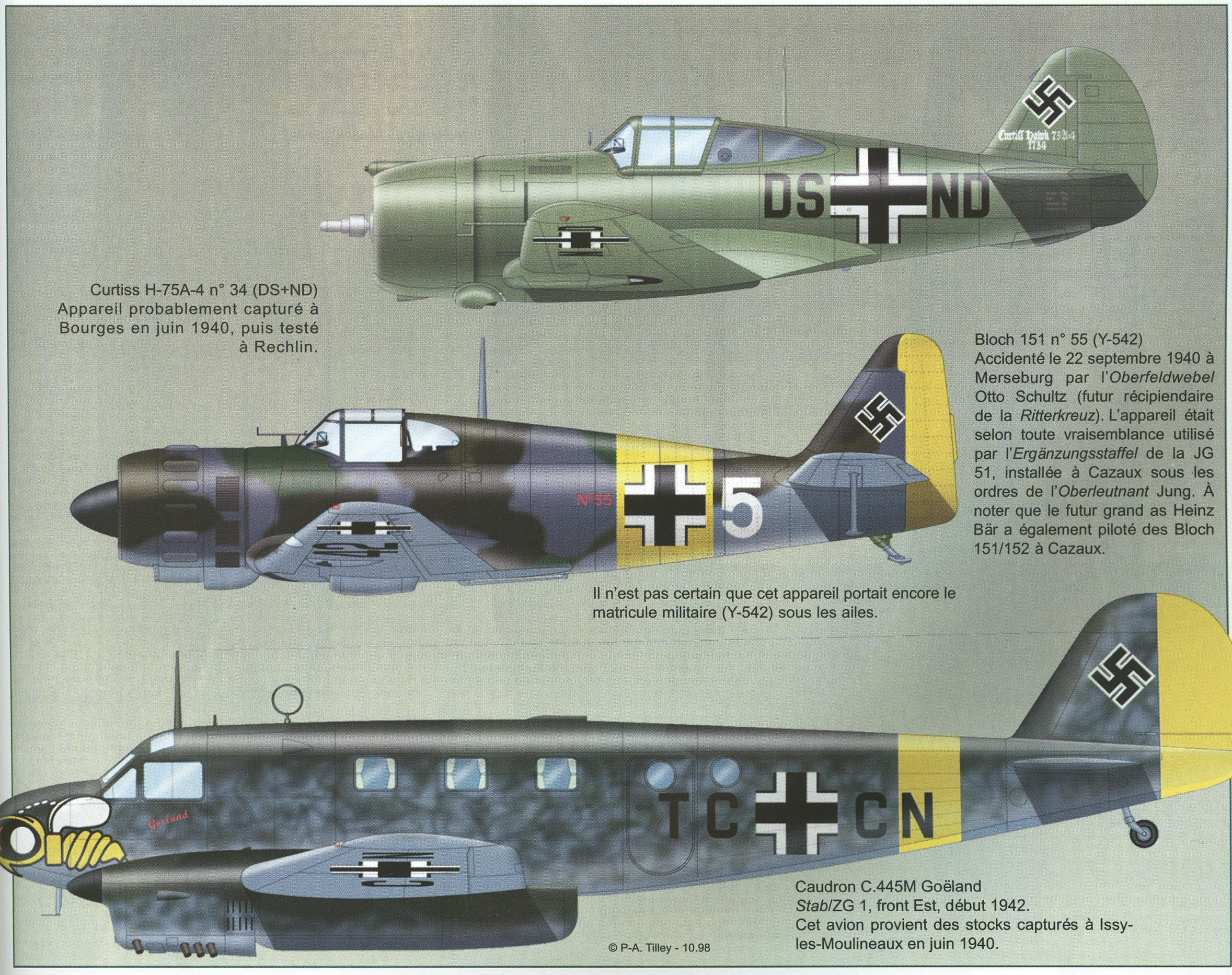
NACH RECHLIN

L'un des premiers utilisateurs des avions français fut l'*Erprobungsstelle*, dont les deux branches, l'une à Rechlin, l'autre à Travemünde, testèrent en vol un certain nombre d'appareils, dont la liste, sans doute incomplète, est donnée ci-dessous.
On notera que l'*E-Stelle* de Travemünde utilisait comme code les trois chiffres de la dénomination constructeur (54+0. pour le Potez 540) suivie d'un éventuel numéro de série séquentiel (24+63, pour le LeO H-246.1 n° 403). Certains de ses appareils furent ensuite reversés à des unités constituées de la Luftwaffe, où un nouveau code leur fut généralement attribué (le 24+62 devint A3+KC, lorsqu'il fut affecté à la 3./KG 200). Les avions testés à Travemünde furent

E-Stelle Rechlin	*E-Stelle Travemünde*
1+2 Curtiss H-75A	16+11 Potez-CAMS 161
1+5 Curtiss H-75A	16+11 SO (Bloch) 161
1+6 Curtiss H-75A	20+01 SE.200 (F-BAHE)
1+8 Curtiss H-75A	20+02 SE.200
1+9 Curtiss H-75A	24+61 LeO H-246.1 (F-AREK)
3+2 Curtiss H-75A	24+62 LeO H-246.1 (F-AREI)
3+5 Arsenal VG.33	24+63 LeO H-246.1 (F-AREM)
4+2 Morane 230	24+64 LeO H-246.1 (F-AREN)
	29+81 Laté 298
	45+11 LeO 451
	54+01 Potez 540
	63+11 Laté 631
	63+11 Potez 63.11



Un LeO 451, codé OK+ZD (et non ON+ZD, comme il a été souvent écrit à tort), en Sicile en avril 1943. Cet appareil sera ultérieurement capturé par le 57th *Fighter Group* américain. On note son camouflage deux tons de vert dessus et jaune dessous. (Archives A-J.)



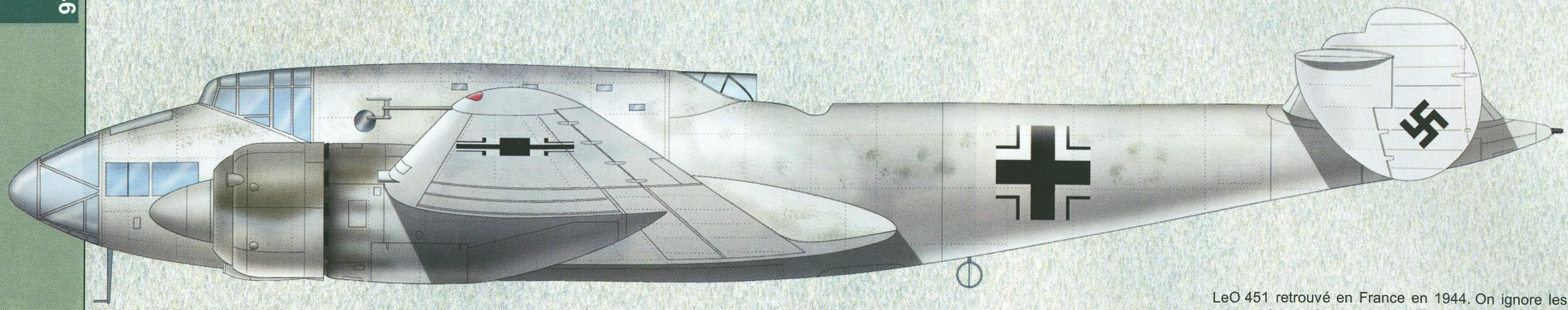
Curtiss H-75A-4 n° 34 (DS+ND)
Appareil probablement capturé à Bourges en juin 1940, puis testé à Rechlin.

Bloch 151 n° 55 (Y-542)
Accidenté le 22 septembre 1940 à Merseburg par l'*Oberfeldwebel* Otto Schultz (futur récipiendaire de la *Ritterkreuz*). L'appareil était selon toute vraisemblance utilisé par l'*Ergänzungsstaffel* de la JG 51, installée à Cazaux sous les ordres de l'*Oberleutnant* Jung. À noter que le futur grand as Heinz Bär a également piloté des Bloch 151/152 à Cazaux.

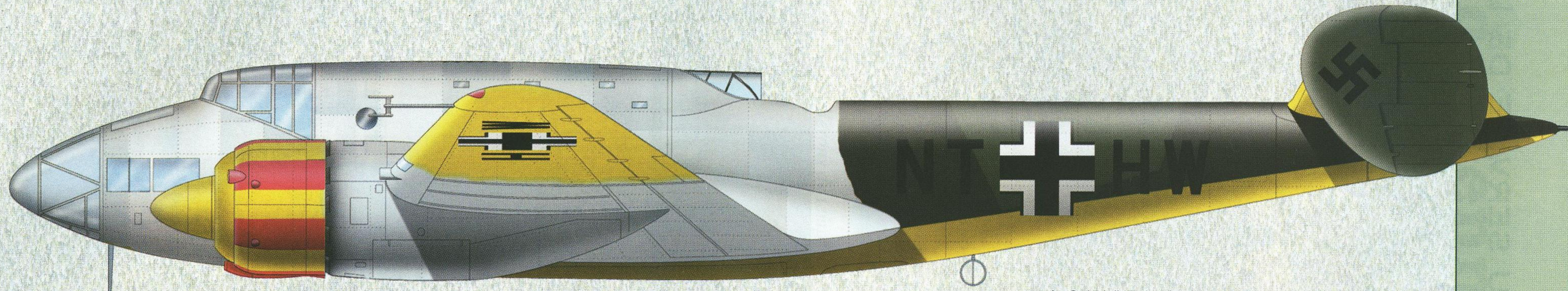
Il n'est pas certain que cet appareil portait encore le matricule militaire (Y-542) sous les ailes.

Caudron C.445M Goëland
Stab/ZG 1, front Est, début 1942.
Cet avion provient des stocks capturés à Issy-les-Moulineaux en juin 1940.

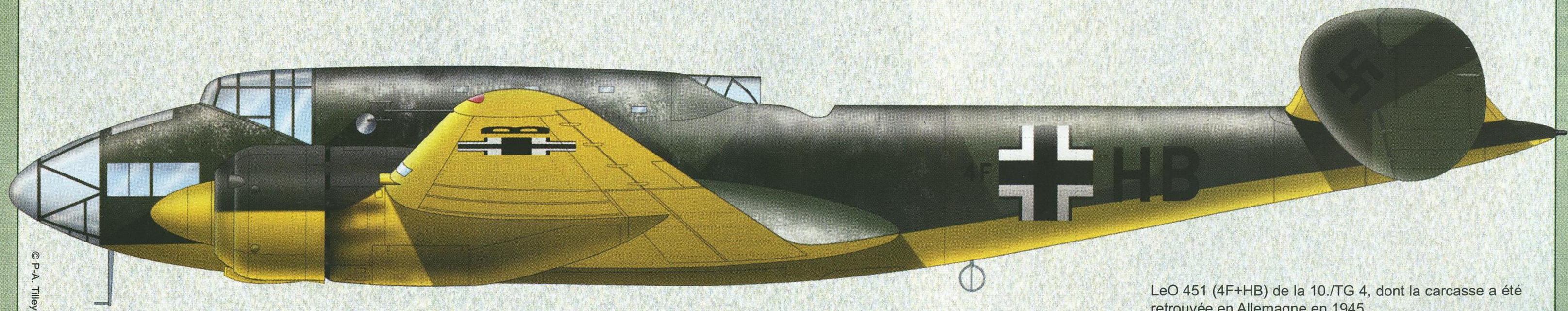
© P-A. Tilley - 10.98



LeO 451 retrouvé en France en 1944. On ignore les raisons de son étonnant camouflage.

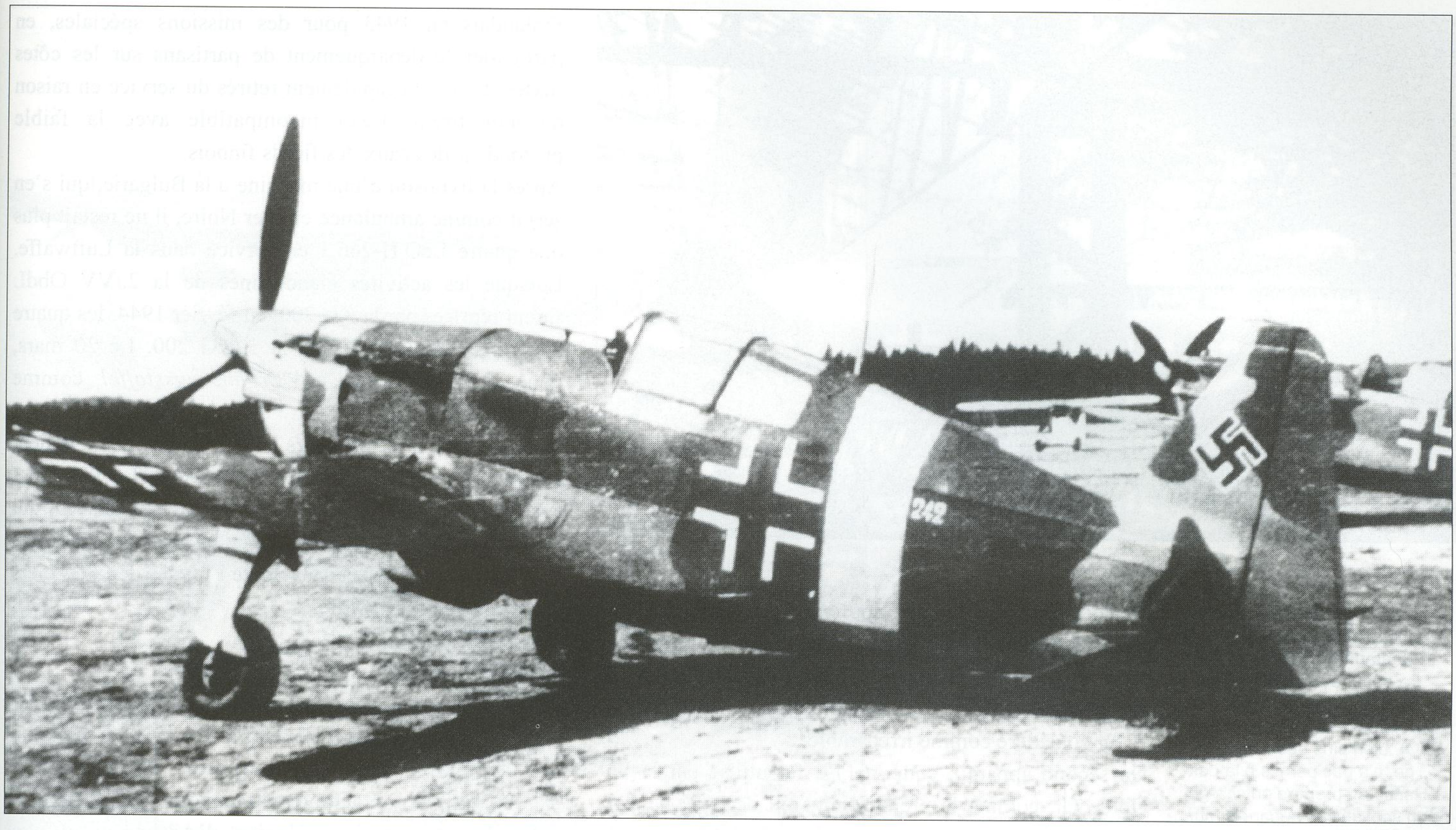


LeO 451 (NT+HW) en train d'être repeint à l'usine SNCA-SE d'Ambérieu, fin 1942 ou début 1943.



LeO 451 (4F+HB) de la 10./TG 4, dont la carcasse a été retrouvée en Allemagne en 1945.

© P-A. Tilley - 10.98



Des Morane 406 photographiés à Châteauroux, peu avant leur départ pour la Finlande.
Il ne s'agit pas d'avions capturés, mais vendus par le gouvernement de Vichy à l'Allemagne, qui les cédera ensuite à la Finlande.
Au premier plan, l'ex-n° 242, pris en compte par l'armée de l'Air en mai 1939, puis stocké à Châteauroux après l'armistice. L'Ilmavoimat lui attribuera le numéro de série MS-645. Livré à la 2./LeLv 28, il sera porté disparu le 3 juillet 1944.
(Archives A-J.)

capturés après novembre 1942.

Le SNCASE SE-200 n° 1 (F-BAHE) fut saisi en novembre 1942 et reçut l'immatriculation 20+01. Il vola pour la première fois le 11 décembre à Marignane. Le 17 avril 1944, il fut détruit par des Mosquito au mouillage de l'usine Dornier sur le lac de Constance (en même temps que le Laté 631 63+11). Certaines sources affirment qu'il portait alors le code 2D+UT.

Le SE-200 n° 2 était en cours de construction lorsqu'il tomba aux mains des Allemands. Il fut détruit dans le bombardement de Marignane dans la nuit du 9 au 10 mars 1944.

En juin 1940, les Allemands s'emparèrent du prototype du (Bloch) SO.160 (F-ARTV) à Bordeaux-Mérignac, mais le restituèrent peu après aux Français. Ils devaient toutefois le récupérer en novembre 1942. Il fut cédé à la Luft Hansa, sous l'immatriculation D-OXWM. La compagnie aérienne s'intéressa de près à cet appareil dont elle commanda 25 exemplaires. En fait, seulement deux furent construits. Ils échappèrent de peu à la destruction lors du bombardement de l'usine toulousaine de St Martin-du-Touch le 6 avril 1944, pour finir écrasés par d'autres bombes alliées à Toulouse-Montaudran, le 2 mai.

Le prototype fut ensuite transféré à la 2./*Versuchsverband ObdL* (escadrille expérimentale du haut-commandement de la Luftwaffe) à Oranienburg, où

LES AVIONS FRANÇAIS SAISIS PAR LES ALLEMANDS EN NOVEMBRE 1942

Avions militaires

Amiot 351/354	4	1 pour *Luftflotte* 3, sort à régler pour 3
Bloch 152	173	84 à récupérer pour la Luftwaffe
Bloch 210	37	6 pour Bulgarie, reste à étudier
Bréguet 521	8	Pour secours en mer
Caproni	1	Type ? À rendre aux Italiens
Caudron C.445M	10	À utiliser pour le transport
Caudron C.635M	103	65 à utiliser pour liaisons militaires
Curtiss 75	22	16 à envoyer en Finlande
Dewoitine 520	246	242 + 169 en cours de construction à récupérer pour Bulgarie et Luftwaffe
Farman 470	14	9 pour transport
LeO 451	94	À utiliser pour le transport
Morane 406	46	36 à expédier en Croatie
NAA 57	50	À utiliser comme avions-écoles
Potez 63.11	134	53 pour Luftwaffe comme remorqueurs et pour Roumanie

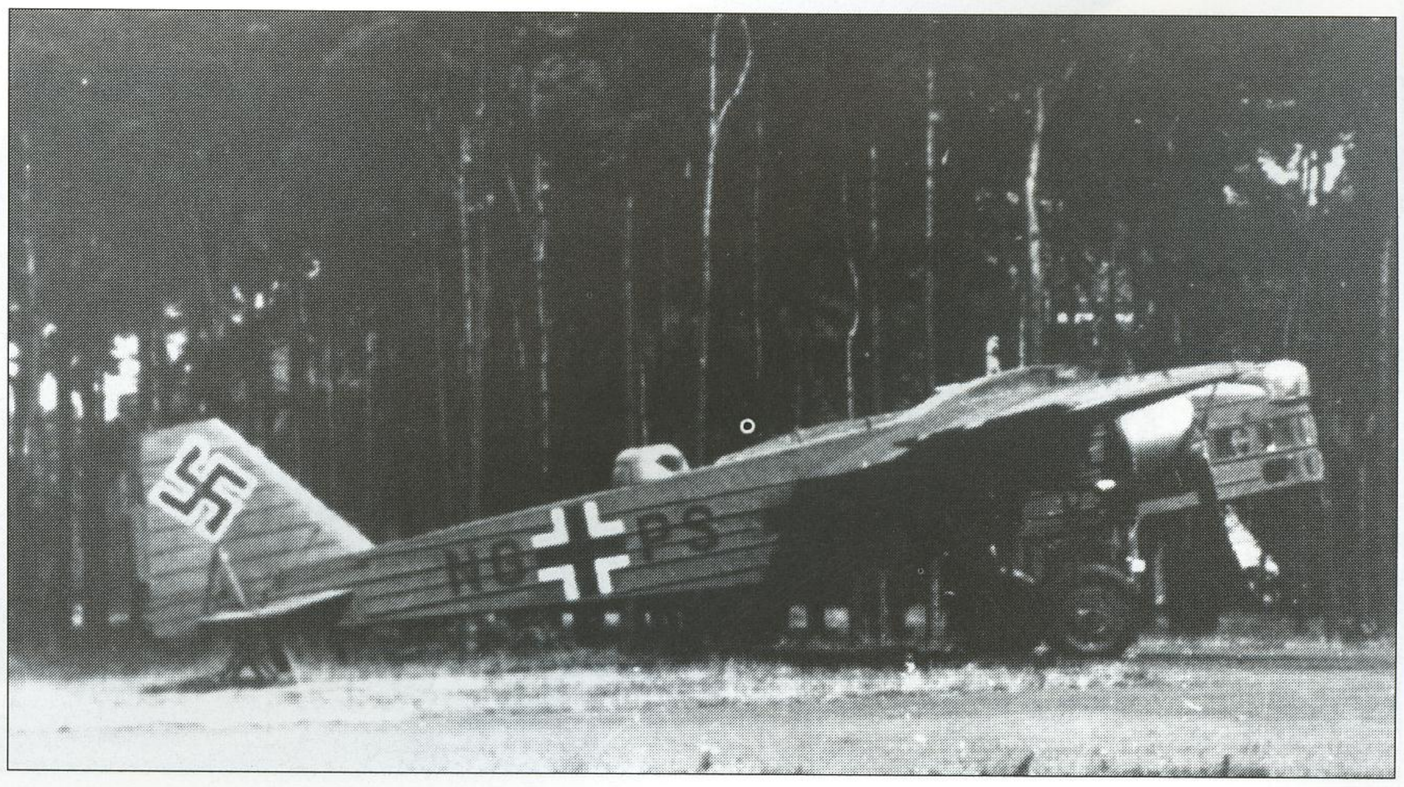
Avions civils

Bloch 160	1	À utiliser par *Luftflotte* 3
Bloch 220	11	À utiliser par Luft Hansa
Caudron C.445	44	34 à utiliser pour transport militaire
Dewoitine 338	7	À utiliser par Luft Hansa
Farman 223.3/224	4	3 pour *Luftflotte* 3

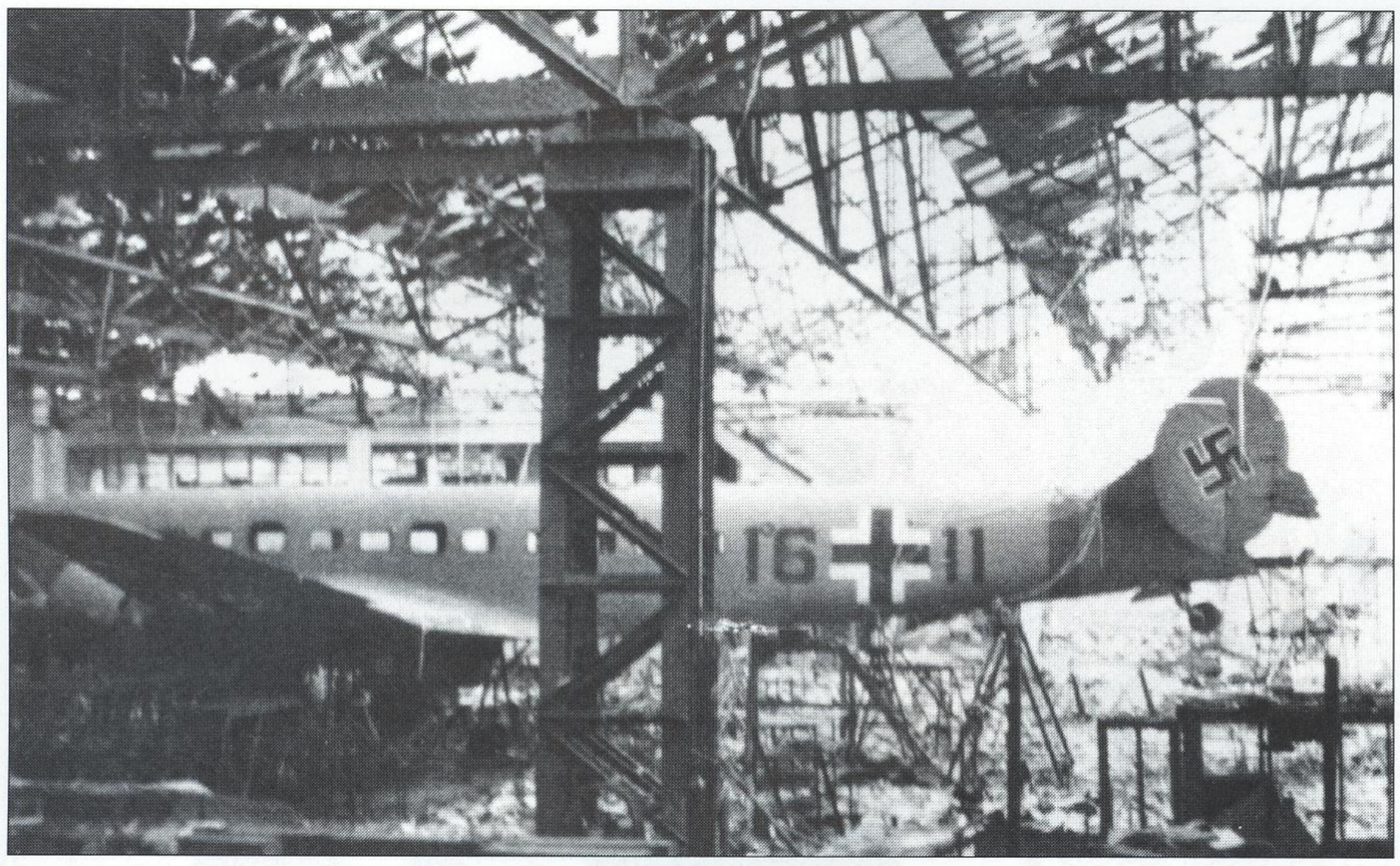
Ne sont repris dans ce tableau que les avions considérés comme utilisables par les Allemands.

(Document réalisé par Jean Liron et publié dans Aviation Magazine)

Un Bloch 200 portant le code NG+PS, à Prague. Il appartenait probablement à une école de navigateurs.
(Collection J.V. Crow)



Au service de l'ennemi



Le SO.161 après le passage des bombardiers alliés, à Montaudran, le 2 mai 1944. La pénurie en matières premières et en ouvriers qualifiés (stupidement envoyés au STO), bien plus que le sabotage, n'a pas permis à la Luft Hansa de prendre en charge un seul de ces appareils, sur les 25 commandés. (Archives Jean Cuny)

le code T9+BB lui fut appliqué. Le fameux Erich Sommer, alors *Oberleutnant*, le pilota à plusieurs reprises, jusqu'au 10 mai 1944, lorsqu'il acheva son vol sur le ventre (l'avion, pas le pilote...). L'appareil prit feu et fut considéré comme irréparable.

Un second appareil, codé 16+12, fut utilisé par la VV ObdL. Or, comme le premier appareil de série ne vola qu'après la guerre, il est possible qu'il se soit agi du prototype du SO.162 qui, selon certaines sources, serait aussi tombé entre les mains des Allemands en juin 1940.

Un état daté du 10 avril 1944 montre que deux « Bloch 160/162 » étaient alors affectés à la 1./KG 200. L'*Ergänzungsstaffel* (escadrille de remplacement) de cette même KG 200 alignait alors 2 LeO 451, 2 Amiot et 3 LeO H-246.

LES LeO H-246

En novembre 1942, la Luftwaffe prit possession de cinq des six LeO H-246.1 d'Air France, plus celui affecté à l'aéronautique Navale. En mars 1943, il fut question d'en vendre un à la Bulgarie et de transférer les autres à la *Luftflotte* 3 pour des missions de sauvetage en mer. Lors d'un convoyage à Marignane pour révision générale, l'un des appareils (F-AREK) fut fortement endommagé à l'amerrissage sur l'étang de Jonage, près de Lyon, et considéré comme irréparable.

Deux appareils (24+61 et 24+62) furent prêtés aux Finlandais en 1943 pour des missions spéciales, en particulier le débarquement de partisans sur les côtes russes. Ils furent rapidement retirés du service en raison de leur tirant d'eau incompatible avec la faible profondeur des eaux des fjords finnois.

Après la livraison d'une machine à la Bulgarie, qui s'en servit comme ambulance en mer Noire, il ne restait plus que quatre LeO H-246.1 en service dans la Luftwaffe. Lorsque les activités clandestines de la 2./VV ObdL furent reprises par la KG 200, en février 1944, les quatre appareils furent affectés à la 1./KG 200. Le 20 mars, deux furent confiés à l'*Ergänzungsstaffel* comme machines de remplacement.

Un LeO disparut fin mars et au moins deux étaient encore en service en septembre. Deux LeO H-246.1 survécurent à la guerre. Le premier était le F-AREJ, qui se trouvait en réparations en Algérie lorsque la zone libre fut envahie. L'autre fut sans doute l'un des deux derniers appareils de la Luftwaffe.

LES LeO 451

Les Allemands ont été fort intéressés par le LeO 451, dont ils récupérèrent 94 exemplaires après l'invasion de la zone libre. Vint s'ajouter une trentaine d'exemplaires non achevés ou en cours de livraison à cette époque, saisis à l'usine d'Ambérieu et non répertoriés dans l'inventaire.

Dans le cafouillage qui naquit des négociations entre Italiens et Allemands sur la répartition de ces prises de guerre, il est difficile de déterminer le nombre précis de LeO 451 qui furent frappés de la croix gammée. Cinquante-cinq furent réceptionnés par la Luftwaffe en 1943, faciles à identifier dans la mesure où ils furent généralement livrés par des pilotes français.

Le 10 avril 1944, il existait encore 70 machines en service en première ligne :

– Erg.St. KG 200 2 LeO 451 (notamment)
– IV./TG 4 41 LeO 451 (et 1 Kl 32)
– II./Erg.Tr.Fl.G 12 LeO 451 (et d'autres appareils)
– Tr.Fl.St. Hansa 15 LeO 451

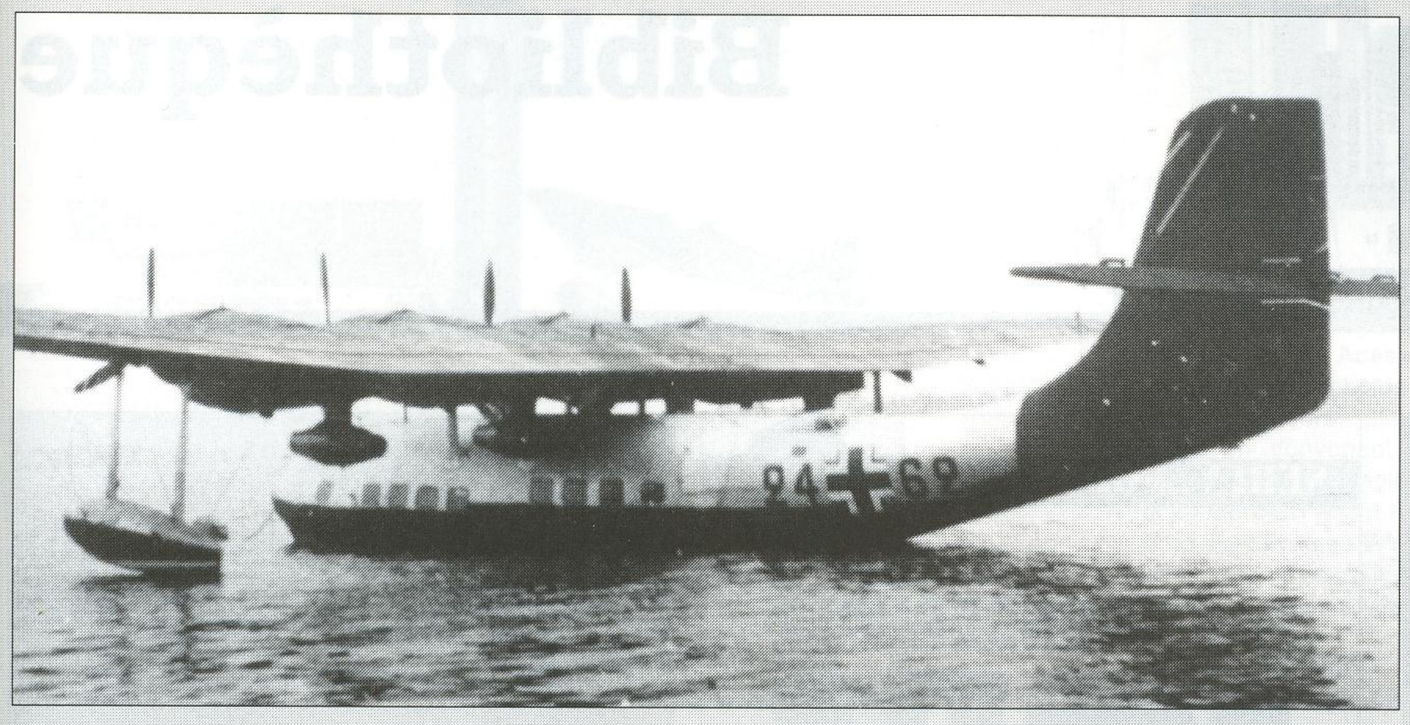
À l'inverse des Italiens, qui connurent plus de déboires que de satisfactions avec cette machine d'un maniement délicat, les Allemands apprécièrent sa robustesse et sa fiabilité.

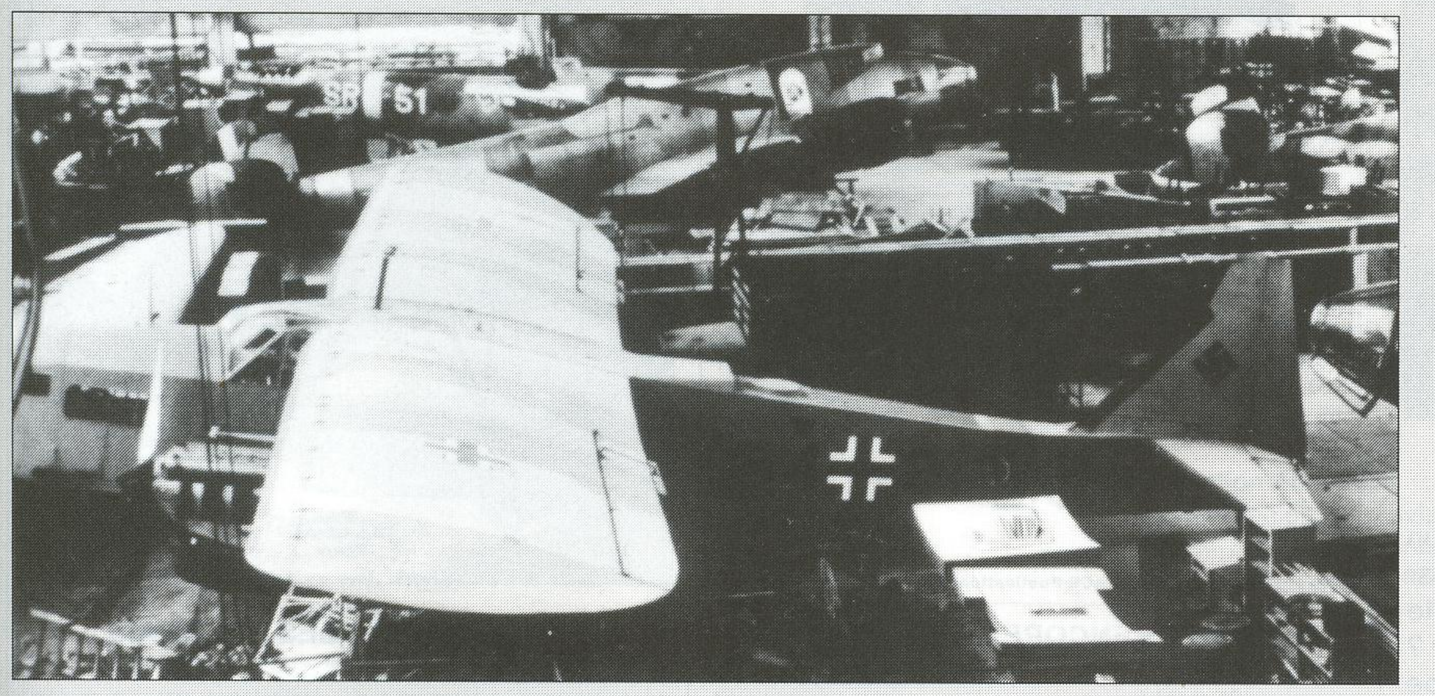
Lors de l'invasion de la zone libre, la Luftwaffe récupéra huit Bréguet 521 Bizerte qui furent versés aux 1. et 3./*Seenotdienststaffeln* et utilisés pour le secours en mer depuis Lorient et St Mandrier. (ECPA)

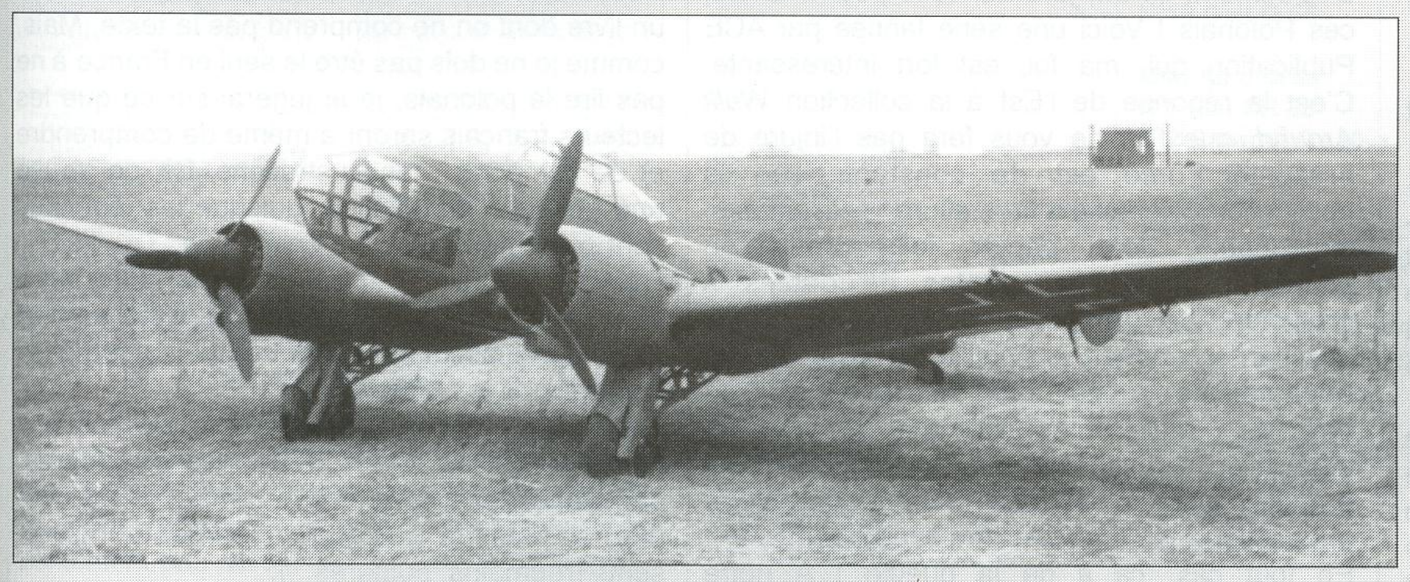
LES AMIOT

Bien que l'état officiel des avions français capturés en zone libre en novembre 1942 ne fasse mention que de 24 Amiot 351 et dérivés (4 dans la zone d'influence allemande et 20 dans la zone italienne), les forces de l'Axe mirent en fait la main sur 33 appareils (27 Amiot 351/354/355 militaires, 5 Amiot 351/354/356 d'Air France et 1 Amiot 370). Tous furent ferraillés sauf trois. Deux se retrouvèrent à la 2./VV ObdL : les Amiot 354/356 n° 10 et 14 (saisis à l'usine SNCASE de Marignane). Un troisième, le n° 75, fut affecté quelque temps comme transport de VIP à la *Luftflotte* 3. On ignore cependant ce que sont devenues les machines capturées intactes au Bourget en juin 1940 (cf. Aéro-Journal n° 2).

Au service de l'ennemi







De haut en bas :
le LeO H-246.1 24+62 (ex-F-AREI, n° constructeur 402) aux couleurs de la 2./*Versuchsverband ObdL* à Santahamina, en Finlande.

le Potez 540 n° 1, codé 54+01, dans un hangar à Marignane. L'appareil, tête de série, est facilement reconnaissable à la forme de sa dérive. On remarquera également de curieuses bandes alternées (rouges et blanches ?) sur l'extrados des plans.

un Potez 63.11 (probablement codé également 63+11) aux couleurs allemandes.

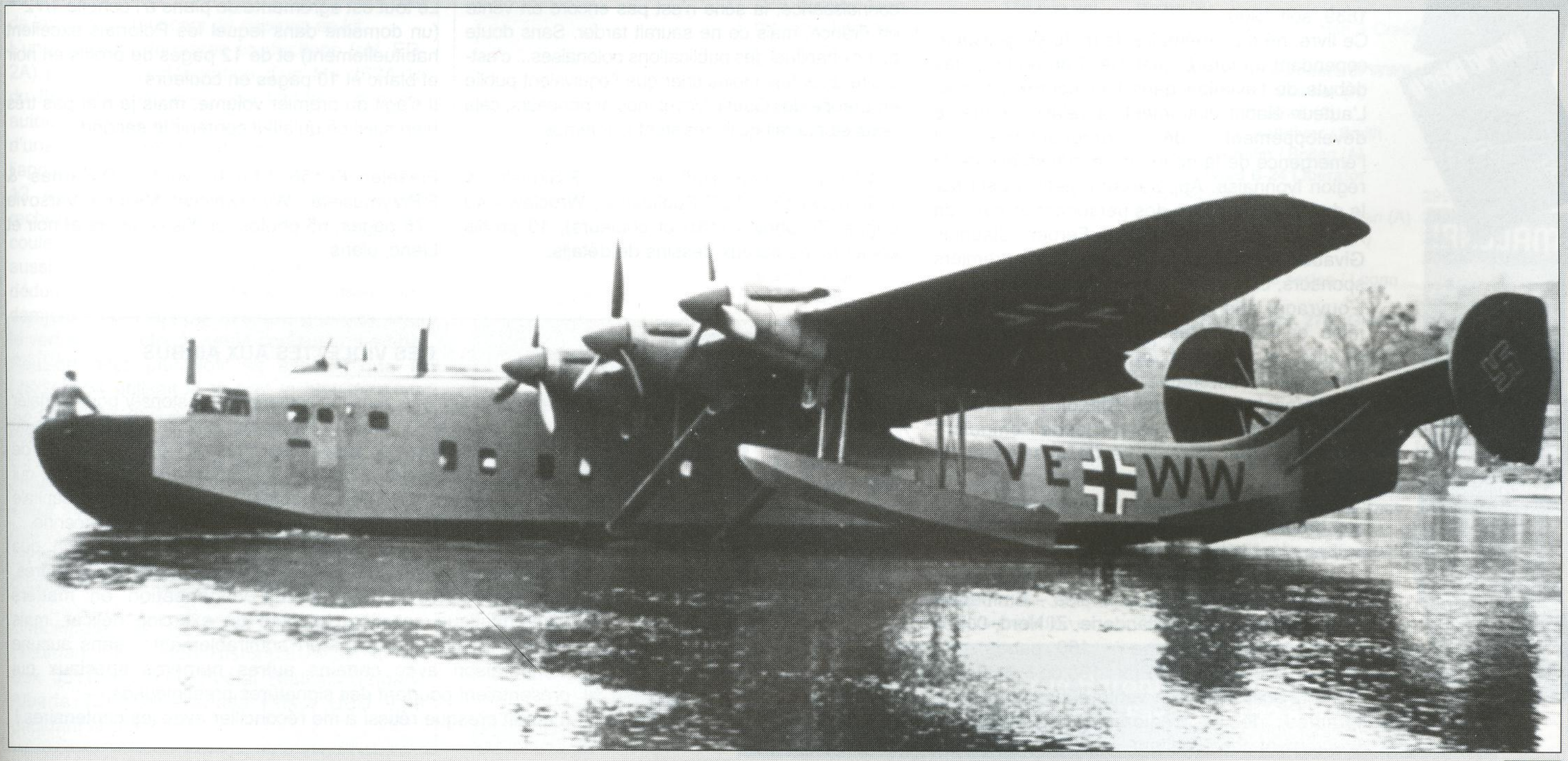
le Potez-CAMS 161 sur la Seine à Sartrouville, avant son transfert à Marignane, où il recevra le code 16+11 de l'*E-Stelle* Travemünde à la place de cette immatriculation d'usine.
(Archives A-J.)

From top to bottom :
The LeO H-246.1 24+62 (ex-F-AREI, c/n 402) of 2./Versuchsverband ObdL at Santahamina (Finland) in 1943. Mainly used for landing saboteurs behing Russian lines, this plane had too deep a draught for the shallow waters of Finnish fjords.

The Potez 540 n° 1 (first production machine) coded 54+01 in a hangar at Marignane. He seems to bear red and white bands on the uppersurfaces of the wings.

A Potez 63.11 (probably also coded 63+11) in German markings.

The Potez-CAMS 161 prototype on the Seine river before being transfered to Marignane, where the new code 16+11 was applied by the Erprobungsstelle Travemünde. The same code was used on a (Bloch) SO.161.



« Paddy » Finucane, l'as de trèfle

Mercredi 27 août 1941, le *Circus* 85 décolle à l'aube. Trois Blenheim du N° 139 *Squadron* doivent être escortés par pas moins de quatre *Wing* au-dessus des terrains de St Omer. Cependant, les bombardiers se présentent trop tôt au rendez-vous et, ne voyant pas leur escorte, décident de rentrer au bercail. À 6 h 43, trois imposantes formations de Spitfire se dirigent vers les côtes françaises, sans rien à escorter.

Au milieu du Kenley *Wing* évolue le N° 452 *Squadron*, alors commandé par le *Squadron-Leader* Fred McCann. Parmi les *Flight Commanders* se trouve le *Flight Lieutenant* Brendan E.F. Finucane, dit « Paddy », qui compte déjà 13 victoires et demie confirmées.

McCann se remémore cette mission :

« *Nous avons décollé aux premières lueurs. Une fois de plus, les bombardiers n'étaient pas au rendez-vous et nous avons dû encore une fois aller sans eux au-dessus de St Omer - un endroit décidément populaire !*

« *Nous volions face au soleil levant, avec l'angle mort devant nous, ce qui donnait un net avantage aux Boches. Nous avons été salués par un peu de flak en franchissant la côte française, avec quelques traçantes de couleur rouge pour bien montrer aux Boches où nous nous trouvions. Nous avons continué quelques minutes, juste du temps de bien nous enfoncer dans la nasse et j'ai aperçu quatre 109 en train de se positionner derrière nous. J'ai appelé par radio :* « Keyhole, dégagez sur la droite ! » *- et je me suis rendu compte que ma radio était hors service. J'ai viré brutalement pour ouvrir le feu sur l'un de leurs zincs. Il a piqué brusquement - ces 109 pouvaient partir en renversement en un éclair - et, alors que je poursuivais mon virage, des traçantes ont frôlé ma verrière.*

« *Ils étaient là, devant nous - dans le soleil. J'ai achevé mon virage à 360° et j'ai cherché des yeux le reste de mes gars - ils avaient disparu ! J'ai viré à nouveau et j'ai redressé, toujours cherchant du regard mes équipiers. J'ai vu une formation qui se dirigeait vers l'Angleterre et je me suis mis en piqué pour me placer dessous. Ils ont fait face - des 109 ! Je fus à nouveau attaqué dans le soleil - nouveau virage - rien - piqué et virage aux ailerons de 28 000 à 10 000 pieds - quatre de ces salauds derrière moi, virage en piqué, virage aux ailerons, jusqu'au ras du sol - saute-moutons - des traçantes, virage, ligne droite, virage, ligne droite - chaque fois que je faisais face, ils se dispersaient, j'ai ainsi pu prendre un peu d'avance. Une plage, avec un bateau sur le sable - ils m'ont alors rattrapé et dès que je virais pour tirer sur l'un d'eux, un autre me tirait dessus. Je me souviens de la tension qui m'habitait à chaque fois que je m'attendais à ce que les obus m'atteignent - j'ai viré brutalement sur ma gauche, au ras du sol, regardant par-dessus mon épaule droite au moment où j'ai réussi à virer plus court que lui.*

« *Tout à coup, il a glissé sur le côté et j'ai vu des obus l'atteindre dans l'habitacle et le fuselage - il est tombé et j'ai vu passer Paddy, suivi par Smithy (*Pilot Officer *Raymond Thorold-Smith, alias « Throttle »). J'ai terminé mon virage, tirant sur un Boche en passant sans attendre de voir le résultat et j'ai mis le cap vers le large. Paddy et Smithy sont revenus et j'ai pris leur sillage - de nouveaux 109 en vue - nous avons viré et mis le cap sur la maison. J'était inquiet à propos de mon carburant. Paddy et Smithy volaient bien devant moi. Une nouvelle attaque, un nouveau dégagement et j'ai repris ma route vers l'Angleterre, très loin derrière Paddy et Smithy. Les batteries côtières ont ouvert le feu, la mer n'était plus qu'une masse d'écume et d'embruns tout autour et de petits nuages noirs emplissaient le ciel devant moi. Ils n'avaient pas envie que je parte - un Boche m'attaqua encore, des traçantes rouges m'encadrèrent, mais il n'a pas pu me descendre - et enfin, je me dégageai pour de bon, ramenai les gaz et me laissai glisser vers le bercail. Je franchis les falaises blanches, comme elles me semblèrent belles, et j'arrivai à Kenley. Quelques zincs s'étaient déjà posés et je suis descendu de mon appareil, quelque peu tremblant.*

« *Je me suis rendu dans le dispersal et Paddy était assis près du poêle. Il m'a dit :* « Prends une chaise et assieds-toi, Mac - on dirait que tu es gelé *». Je lui ai dit que*

Paddy Finucane (de face) en conversation avec Eric Schrader (à gauche) et Pyfo Dunstan (à droite). (Photo famille Finucane)

j'étais content qu'il ait descendu ce 109 derrière moi. Il m'a raconté que le Squadron *s'était éparpillé à la première attaque et que Throttle et lui étaient en train de piquer vers la côte quand ils ont vu que j'étais dans de sales draps. Paddy a piqué vers le 109 de tête et Smithy s'est occupé du second, se mettant en position délicate pour me venir en aide. Ils ont tiré sur les zincs devant eux, cinq ou six. Tous derrière et moi devant. J'ai rempli un compte rendu de mission confirmant la victoire de Paddy. Paddy confirma la victoire de Smithy* ».

La chasse à l'homme s'était déroulée à très basse altitude au-dessus de la mer, dans l'ordre, McCann, deux 109, Finucane, un troisième 109 et Thorold-Smith. Les choses sont allées si vite que d'abord Thorold-Smith a cru que c'était Finucane qui avait percuté l'eau et non le 109 sur lequel il avait tiré. Il a fait demi-tour pour chercher Finucane et a été soulagé de l'apercevoir. Du coup, Thorold-Smith n'a pas demandé l'homologation de son 109, mais Finucane témoigna en sa faveur :

« *Par-dessus mon épaule, j'ai aperçu un Me 109 percuter l'eau. En fonction de la position respective des trois Spitfire, ce ne pouvait être que le Me 109 abattu par* Yellow *1 (Thorold-Smith)* ».

Finucane avait abattu un premier 109 au tout début du combat et Thorold-Smith se vit créditer d'une seconde victoire dans les mêmes conditions, portant le score de la rencontre à 4 à 0 en faveur du N° 452 *Squadron*.

Brendan Eamonn Fergus Finucane est né le 16 octobre 1920 à Dublin. Bien qu'élevé dans l'Irlande catholique et étant lui-même un fervent pratiquant, il n'en rejoint pas moins l'Angleterre pour entrer dans la RAF en mai 1938. Il est affecté au N° 65 *Squadron* à Hornchurch, le 13 juillet 1940 et effectue sa toute première mission le 25 à bord du Spitfire N3128 (YT-W). Il remporte sa première victoire le 12 août, peu avant le début « officiel » de la bataille d'Angleterre. Le 13 mai 1941, quelques jours après avoir rejoint le N° 452 *Squadron* comme *Flight Commander*, il reçoit la DFC. Cette unité, alors en cours de formation, est la première constituée au Royaume Uni avec des pilotes australiens. C'est Finucane qui remporte la première victoire du *Squadron*, le 11 juillet. Il reçoit deux barres à sa DFC, puis la DSO le 21 octobre 1941, une semaine après s'être brisé la cheville en sautant par dessus un muret au terme d'une soirée bien arrosée.

Il ne reprend du service que le 26 janvier 1942, lorsqu'il gagne Kenley pour y prendre le commandement du N° 602 *Squadron*. Un mois plus tard, jour pour jour, il est blessé à la jambe au cours d'un combat contre un Fw 190, mais reprend sa place le 13 mars. Le 21 juin 1942, il est promu *Wing Commander* à Hornchurch.

Le 15 juillet 1942, lors d'un *Ramrod*, un obus de *flak* transperce sont radiateur. Son ailier habituel, le *Pilot Officer* Alan Aikman, un jeune Canadien de 23 ans, attaché au N° 154 *Squadron* a rapporté la suite :

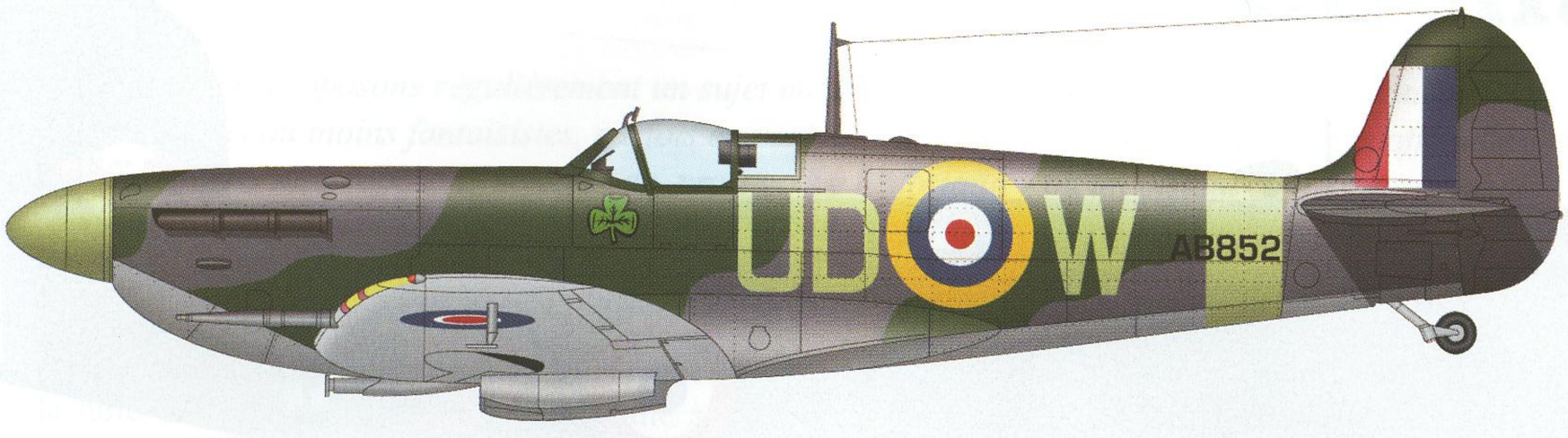
« *Le moteur n'avait pas serré. L'hélice tournait encore, mais l'avion traînait un panache de fumée blanche de plus de trente mètres de long, sortant du réservoir de glycol. J'avais ralenti et sorti train et volets pour rester à la hauteur du* Wingco. *Le témoin de température devait être dans le rouge depuis un moment. Finucane me regarda et leva le pouce, puis manœuvra pour amerrir. Ce fut un amerrissage classique, très correct, mais le Spitfire disparut dans un mur d'eau, piqua du nez et coula instantanément. Quelques secondes plus tôt, j'avais vu Finucane tripoter son harnais de parachute. Je n'étais pas assez proche de lui pour être certain, mais peut-être était-il simplement en train de resserrer son harnais de sécurité. Depuis toujours, il volait avec un harnais assez lâche pour assurer sa liberté de mouvement en combat.*

« *Peut-être l'a-t-il resserré trop tard ? Peut-être sa tête a-t-elle heurté le collimateur à l'impact ? Le Spitfire n'était pas réputé pour sa flottabilité, mais en général il restait quelques secondes à la surface avant de s'enfoncer, le temps pour un pilote conscient de s'échapper. La question restera sans réponse à tout jamais* ».

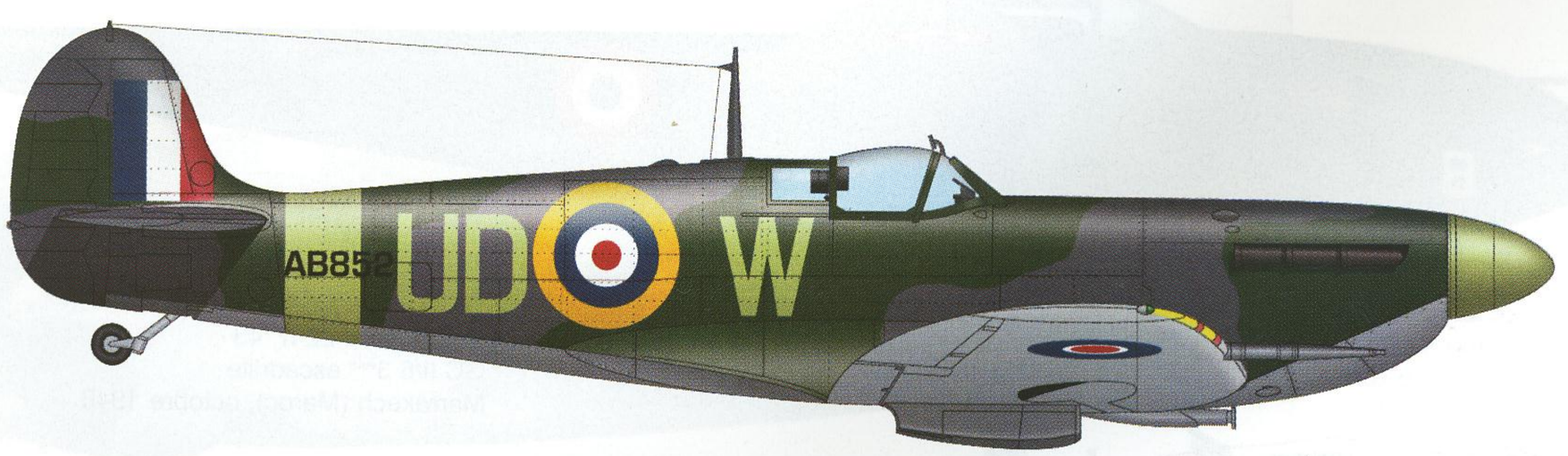
LES VICTOIRES DE « PADDY » FINUCANE

N° 65 *Squadron*			
12.08.40	1 Bf 109E	Large de Deal	Spit I R6818
13.08.40	1 Bf 109E	Large de Douvres	id.
04.01.41	1 Bf 110	Selsey Bill	Spit II X4478
19.01.41	1/2 Ju 88	Large Cherbourg	Spit II P7752
05.02.41	1 Bf 109	Alprecht	Spit II P7694
15.04.41	1 Bf 109	Douvres	id.
N° 452 *Squadron*			
11.07.41	1 Bf 109	Lille	Spit II P8038
03.08.41	1 Bf 109F	St Omer	id.
09.08.41	1 1/2 Bf 109E 1/2 Bf 109F	Béthune	id.
16.08.41	1 Bf 109E	Gravelines	Spit V AB852
	2 Bf 109F	Boulogne	Spit II P8170
19.08.41	1 Bf 109F	Gravelines	id.
27.08.41	2 Bf 109E	Gravelines	Spit V AB852
20.09.41	3 Bf 109F	Abbeville	id.
21.09.41	2 Bf 109F	Hardelot	id.
02.10.41	1 Bf 109F	Le Touquet	Spit V AB972
12.10.41	1 Bf 109F	Le Touquet	id.
13.10.41	2 Bf 109F	St Omer	id.
13.03.42	1 1/2 Fw 190	Cap Gris Nez	Spit V AD536
26.03.42	1 Fw 190	Le Havre	Spit V BM124
28.03.42	1/2 Bf 109	Gravelines	id.
26.04.42	1/2 Fw 190	St Omer	id.
17.05.42	1 Fw 190	Guines	id.

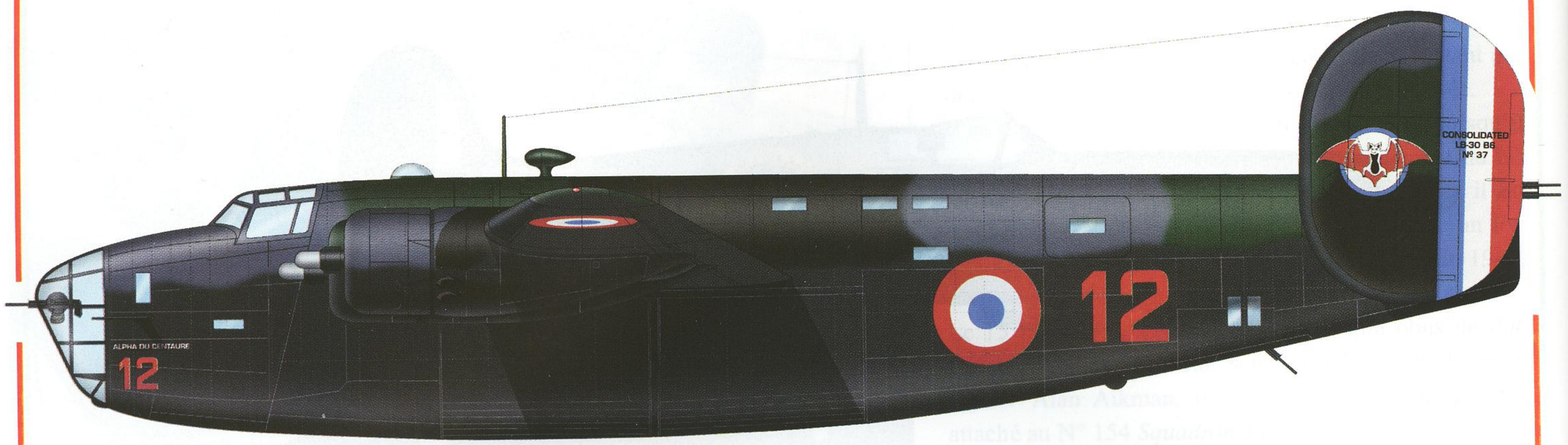
Score total : 30 victoires homologuées, plus 9 probables.



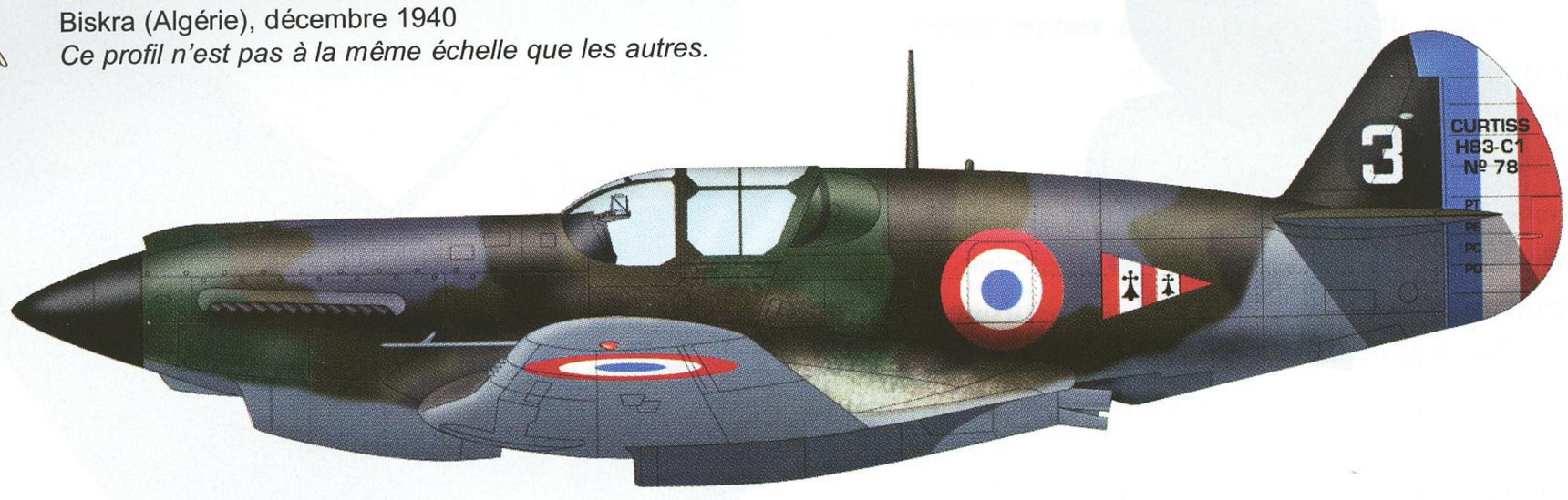
Supermarine Spitfire Mk.Vb (AB852)
Flight Lieutenant Brendan E.F. Finucane
N° 452 RAAF *Squadron*
Kenley (Angleterre), août 1941.

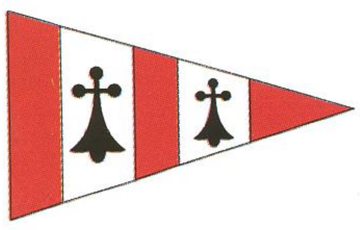


Armée de l'Air 1941

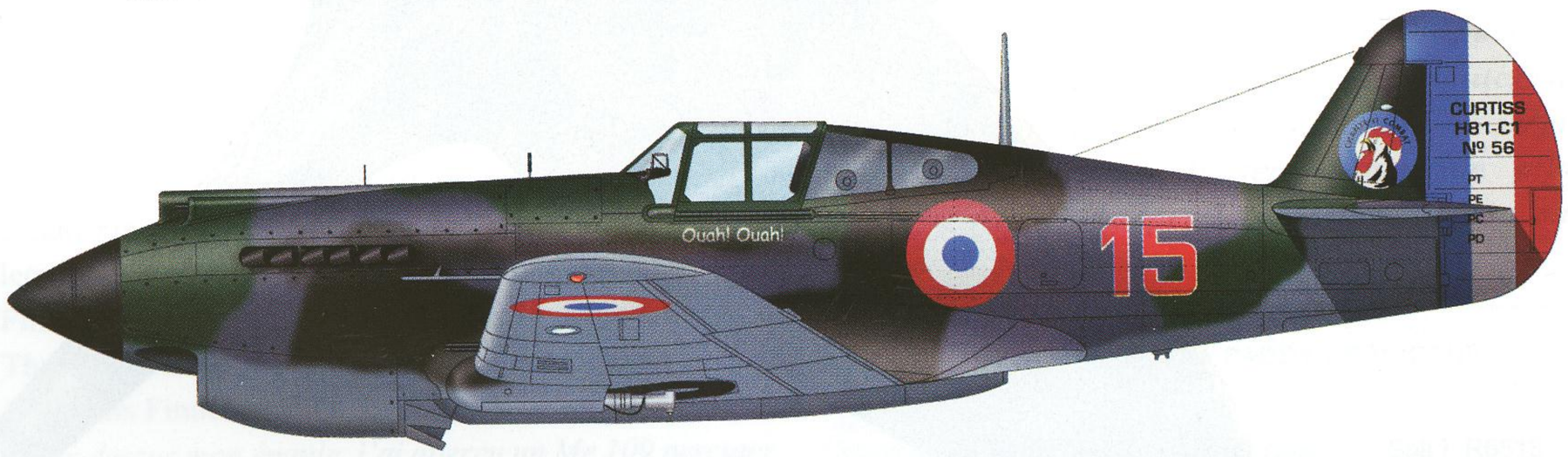


Lockheed LB-30 n° 37
GB I/15 2ème escadrille
Biskra (Algérie), décembre 1940
Ce profil n'est pas à la même échelle que les autres.





Curtiss H-83 n° 78
GC III/5 6ème escadrille
Tunis-el Aouina (Tunisie), septembre 1940



Curtiss H-81 n° 56
GC I/1 2ème escadrille
Safi (Maroc), septembre 1940

Lockheed L-22 n° 43
GC II/6 3ème escadrille
Marrakech (Maroc), octobre 1940

© P-A. Tilley - 10.98

Camouflage et marques

Sous ce titre, nous vous proposons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles. Dans ce numéro, nous vous proposons un essai de prospective historique – ou un instant de délire... au choix. Nous reprendrons notre sérieux dans le prochain, avec les marques d'identification rapide de 1939 à 1945.

20 juin 1940. Dans une allocution radiodiffusée très émouvante, le maréchal Pétain annonce que la France continue la lutte et que son gouvernement s'installe à Alger. Le général De Gaulle et tous les soldats français réfugiés en Angleterre sont aussitôt expulsés en Afrique du Nord par Churchill. Dans tous les ports du sud de la France, c'est un sauve-qui-peut général vers l'Algérie et la Tunisie. Les Allemands finissent d'investir le sud de la France, capturant tous les avions qui n'ont pas une autonomie suffisante pour franchir la « Grande Bleue ». La flotte française appareille de Toulon et gagne Dakar et Mers el-Kébir.

En Afrique du Nord, la situation prend une tournure délicate. L'armée de l'Air ne dispose pas de pièces détachées, ni de munitions en nombre suffisant pour maintenir ses avions en état d'alerte. Comme toutes les usines sont installées en métropole, l'approvisionnement est définitivement coupé. Les Américains accélèrent les livraisons des appareils commandés et acceptent la négociation de nouveaux contrats.

Les Italiens, installés en Libye, sont pris dans l'étau franco-anglais et appellent leurs puissants alliés à la rescousse. Le 20 août, fort de la promesse d'annexer le Maroc à l'Espagne, Franco déclare la guerre à la France. Le 21 août, les troupes allemandes passent la frontière espagnole et envahissent Gibraltar. En représailles, le gouvernement français annexe Tanger et Ceuta. Le 2 septembre, une armée germano-espagnole franchit le détroit de Gibraltar, tandis que le général Rommel arrive à Tripoli à la tête de son *Afrika Korps* et que les forces espagnoles stationnées au Sahara remontent vers Agadir.

L'arrivée des nouveaux Bell B-14 (P-39D), Curtiss H-81 (P-40) et Lockheed L-22 (P-38E) dès la fin août, puis des Curtiss H-83 (P-46), permet le rééquipement de plusieurs groupes de chasse existants et la création de nouveaux, formés grâce aux premières promotions sortant des écoles nord-africaines. Les Dewoitine 520 sont alors regroupés au sein de quatre unités et resteront encore en première ligne tant que la « cannibalisation » autorisera leur maintien en état.

L'aviation d'Afrique du Nord ne recevra plus de renforts. Les avions américains doivent désormais être débarqués à Dakar, où il n'existe aucune infrastructure pour les remonter.

Les premiers combats mettent aux prises les avions français aux forces de l'Axe montrent que les B-14, H-81 et L-22 manquent totalement de puissance au-dessus de 5 000 mètres et de vitesse ascensionnelle. Par bonheur, dans ces zones de combat les affrontements se déroulent généralement à une altitude qui ne dépasse pas 4 000 mètres et ces appareils parviennent à tirer leur épingle du jeu.

Toutefois, dix jours après sa transformation sur H-83, le 4 septembre 1940, le GC III/5 perd six avions en un seul combat contre des Me 109 au large de la Sardaigne. L'appareil est aussitôt retiré de la première ligne.

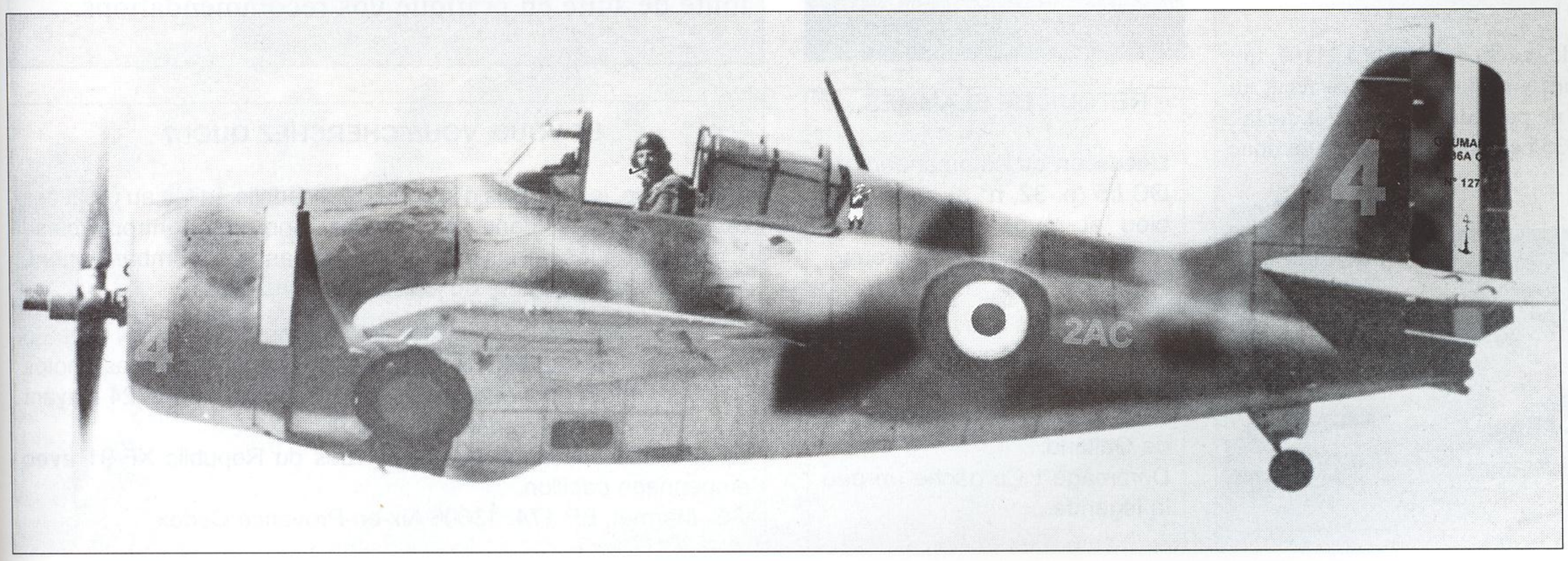
La Flottille 1F de l'aéronautique Navale perçoit ses premiers Grumman G-36A fin août 1940, qui s'avèrent supérieurs aux chasseurs de l'armée de l'Air et très compétitifs face aux chasseurs alignés par les forces de l'Axe.

Pour le bombardement lourd, l'armée de l'Air a reçu sa première commande de soixante LB-30 (B-24A), dont les premières missions nocturnes sur des objectifs stratégiques dans le sud de la France et de l'Italie ont lieu dès décembre 1940. Les Boeing B-299 (B-17C) commandés n'arriveront jamais.

La situation des groupes de bombardiers moyens est meilleure et les nouveaux DB-7A, DB-7-3 et Martin 187P qui ont rejoint les DB-7, Martin 167F et les derniers LeO 451, peuvent intervenir avec efficacité en Tunisie et au Maroc.

Le 7 février 1941, les forces de l'Axe effectuent leur jonction à Blida. Le gouvernement français, réfugié à Dakar, demande un cessez-le-feu.

Totalement isolée, la Grande-Bretagne n'a plus d'autre ressource que de signer la paix avec l'Allemagne. Churchill se rend à Berlin le 12 mars pour y ratifier le traité. Les mains totalement libres, Hitler se tourne alors vers l'est. Malgré une défense acharnée, les Yougoslaves et les Grecs sont vaincus au terme d'une campagne éclair. Le 10 mai 1941, la Wehrmacht envahit la Russie. Moscou est atteint le 29 octobre, juste avant que les pluies, puis le froid et la neige ne paralysent les troupes allemandes.



L'enseigne de vaisseau de La Motte Piquet-Grenelle, un as aux dix victoires, à bord de son G-36C, de retour d'une mission au-dessus de Pantellaria, octobre 1940.
(Photo réalisée avec trucage – *This photograph is a fake!*)

Reçu cinq sur cinq

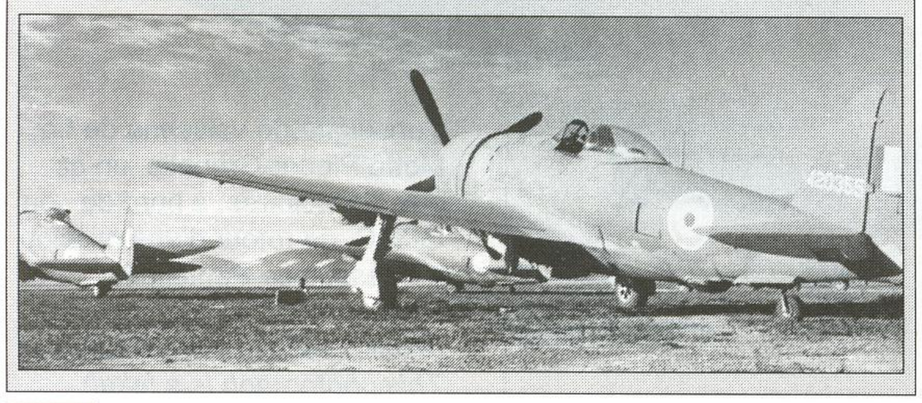
Je ne puis souscrire à votre jugement sommaire (cf p. 6, 2ème colonne du N° 3) à l'égard des réseaux de guet aérien. Mon père a été mobilisé comme lieutenant d'artillerie au 403è DCA et commandait le réseau de guet, dont le centre était à Moyenvic, qui alimentait la chasse, en particulier le terrain de Xaffévillers. Il a fait depuis 1930 toutes ses périodes au cours desquelles il avait des exercices en commun aviation/DCA (trois par an, dont une de quinze jours successifs). À la mobilisation, les guetteurs disposaient de carnets de silhouettes. Celles du Caudron 714, D.520, Bloch 174, Glenn et Douglas ne leur sont parvenues qu'au début juin, mais pour le reste, ils étaient au courant.
Le gros problème a été celui des transmissions, car si la triangulation fonctionnait correctement, les messages d'alerte transitaient par les lignes PTT avec un bonheur inégal. De plus, le système de commandement n'était pas compatible avec la vitesse des appareils, si bien que la patrouille d'alerte était rarement en l'air à temps pour permettre l'interception (50 km à franchir, soit 20 minutes, desquelles il faut déduire 10 minutes pour le décollage et la montée à l'altitude de l'interception). En fait, les réseaux de guet ont bien souvent été contraints de constater leur inutilité.
Vital Ferry, Antony (92)

Cette photo du Potez 631 n° 205 nous a été adressée par P-F. Rémy, dont le père, le sergent Pierre Rémy, faisait partie de l'ECN 4/13. Prise à Nîmes-Garons, fin juin, elle montre la taille démesurée de la cocarde de fuselage (à des fins d'identification rapide en vol) et le soin avec lequel le numéro de série a été repeint par-dessus la bande de fuselage et la cocarde.

Toujours à propos des Potez 631, Gérard Dassenoy nous a fait parvenir quelques photos des appareils de l'ECN 5/13, prises à Loyettes. Pour celle publiée ci-contre, il précise que son père se trouve à gauche, avec le pilote (non identifié) au centre. L'appareil, décoré d'un insigne personnel, porte le n° 175, répété sur le fuselage et un « 1 » sur la dérive.
Nous remercions ces deux lecteurs.

Je souhaiterais faire une remarque à propos du P-47 identifié comme étant un D-30 (p.33 du n° 3). Il me semble qu'à partir de la version D-27, les P-47 furent équipés d'une arête dorsale, dans le but de rétablir la stabilité latérale de l'appareil, modifiée par la suppresion du dos en lame de rasoir. Cependant, cette modification ne semble pas être représentée sur ce profil.
O. Housseaux, Reims (51)

L'appareil est bien un P-47D-30-RE de la série 44-20308 à 21107, qui introduisit les ailerons « à nez arrondi » et dont la France reçut au moins 23 exemplaires. Cette tranche ne possédait pas de filet dorsal, ainsi que le prouve la photo du 44-20355 ci-dessous. Il ne s'agit donc pas d'un oubli de notre part.

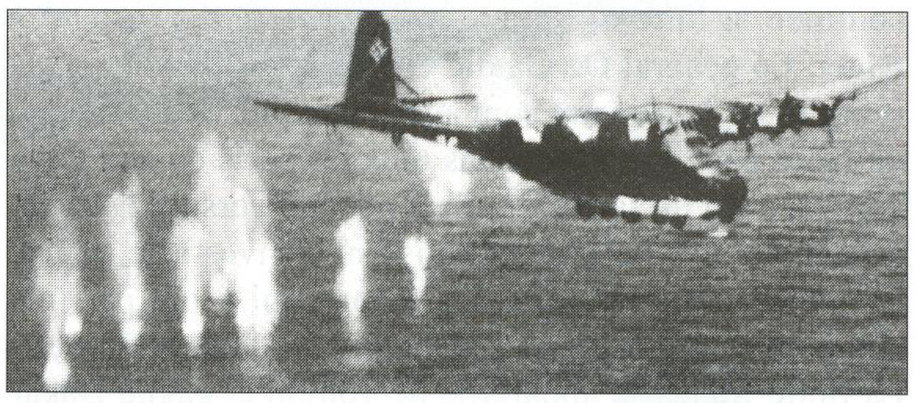


RETOUR DE FLAMMES...

L'écusson du commandant du GC I/5 (p. 32, n° 3) n'était pas bleu et rouge, mais *vert* et rouge, les couleurs du groupe.

Deux lecteurs nous ont signalé que ce n'est pas Mölders qui fait face à Göring (p. 62, n° 3), mais Rothenberger, l'adjudant de Galland.
Dommage ! Ça gâche un peu la légende...

Paul Martin, auteur de *Invisibles Vainqueurs*, nous adresse les précisions suivantes sur le sort de quelques Potez 631 et de leur équipage :
– 17 mai, ECN 2/13 : Cne Petit de Mirbeck, Adj Jouany, Sgt Riché, abattus à Fourmies (Nord) au lieu-dit Les Étangs des Moines, à 5 km de la gare de Fourmies. Inhumés au cimetière du centre.
– 17 mai, ECN 3/13 : Lt Rouyer, A/C Chabert sur Pz 631 n° 178, abattus à Momignies (10 km W de Chimay), en Belgique. Inhumés par les Allemands.
– 27 mai, ECN 2/13 : S/Lt Reyter, A/C Bourbon, Adj Baladier sur Pz 631 n° 33, abattus sur la commune de Thiescourt (Oise). Inhumés au cimetière communal.
– 3 juin, ECN 1/13 : S/Lt Biger, A/C Gobert, Sgt Duffour sur Pz 631 n° 117, abattus à 2,5 km de Gournay-sur-Aronde (Oise).



Captivé par votre article sur le « massacre du dimanche des Rameaux », je me permets de vous adresser une photo que j'avais découpée dans un journal de 1943 (dont je ne me souviens pas du titre), montrant un Me 323 en train d'être abattu par des chasseurs au large du cap Bon à l'époque où se situe votre narration. Si la qualité de la reproduction laisse à désirer, le photographe a capturé un instant dramatique de la guerre aérienne que l'on a peu souvent l'occasion de voir dans les magazines.
Pierre André, St Yrieix (87)

Merci pour ce cliché, dont nous partageons votre avis à la fois sur la qualité et l'intérêt. Cependant, il n'a pas été pris au cours de la campagne de Tunisie, mais un peu après, le 30 juillet 1943. Cet appareil (Wk.Nr. 1274) du II./TG 5 s'est écrasé près de Barcaggio, à l'extrêmité nord de la Corse, après avoir été attaqué par des Marauder du N° 14 *Squadron* de la RAF. L'un des pilotes à avoir revendiqué cette victoire, le *Flight-Lieutenant* G.G. Graham sera crédité de deux autres avions ennemis détruits et un endommagé entre juillet et août 1943.

Revenant sur le n° 1 et en particulier sur votre explication concernant les décorations allemandes, je pense qu'il serait plus judicieux d'utiliser le mot « Glaives » à la place d'« Épées », pour traduire le terme allemand de Schwertern.
Par ailleurs, je vous félicite d'employer le genre des mots français équivalents aux mots allemands. Je ne trouve rien de plus ridicule que de lire partout « le » Blitzkrieg, *alors que deux lignes plus loin, l'auteur traduit par « la » guerre-éclair.*
Paul Lorrain, Ivry-sur-Seine (94)

Comme l'avez ou l'allez constater, nous avons mis toute de suite en pratique vos recommendations.

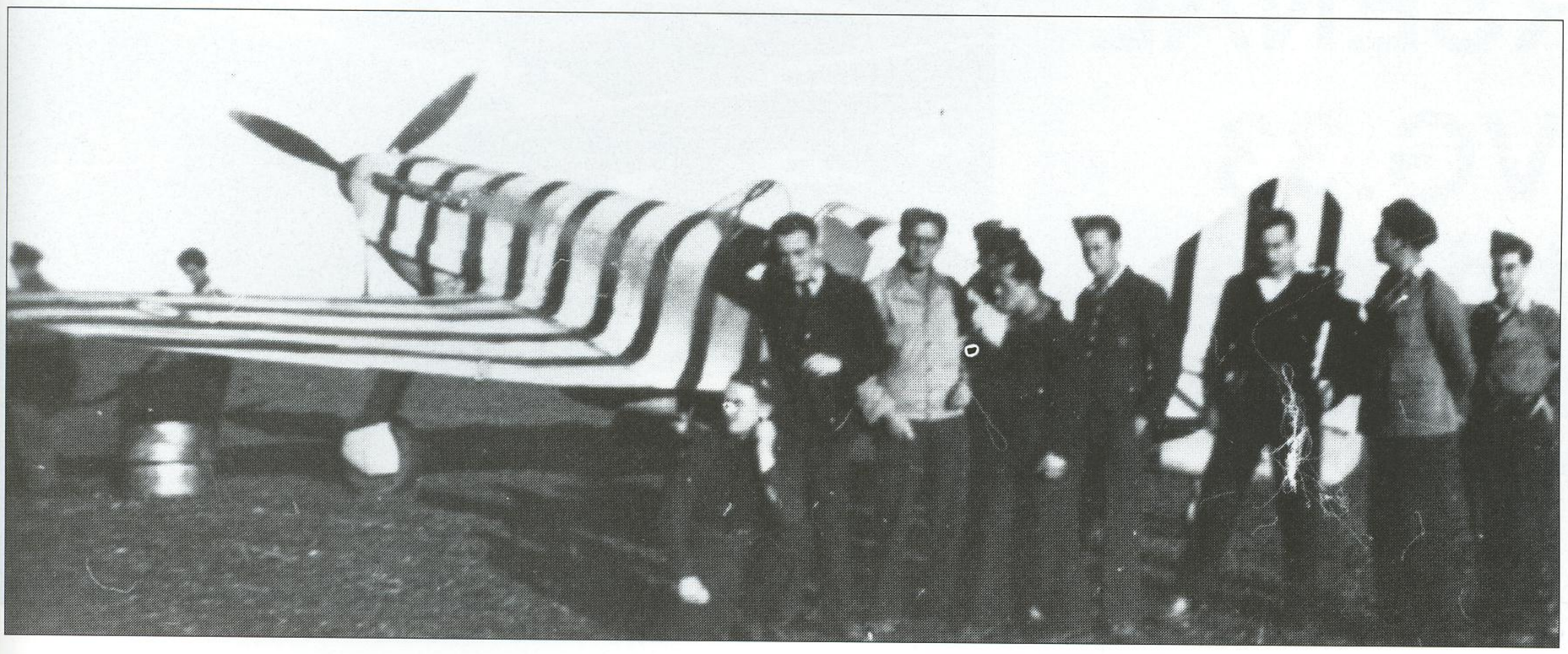
ET VOUS, VOUS CHERCHEZ QUOI ?

– **À vendre**, les recueils d'insignes d'escadrille édités au profit des œuvres de l'Air dans les années cinquante. Introuvables ! 1 500,oo F les trois volumes (chasse, bombardement, reconnaissance). Écrire au journal qui transmettra.

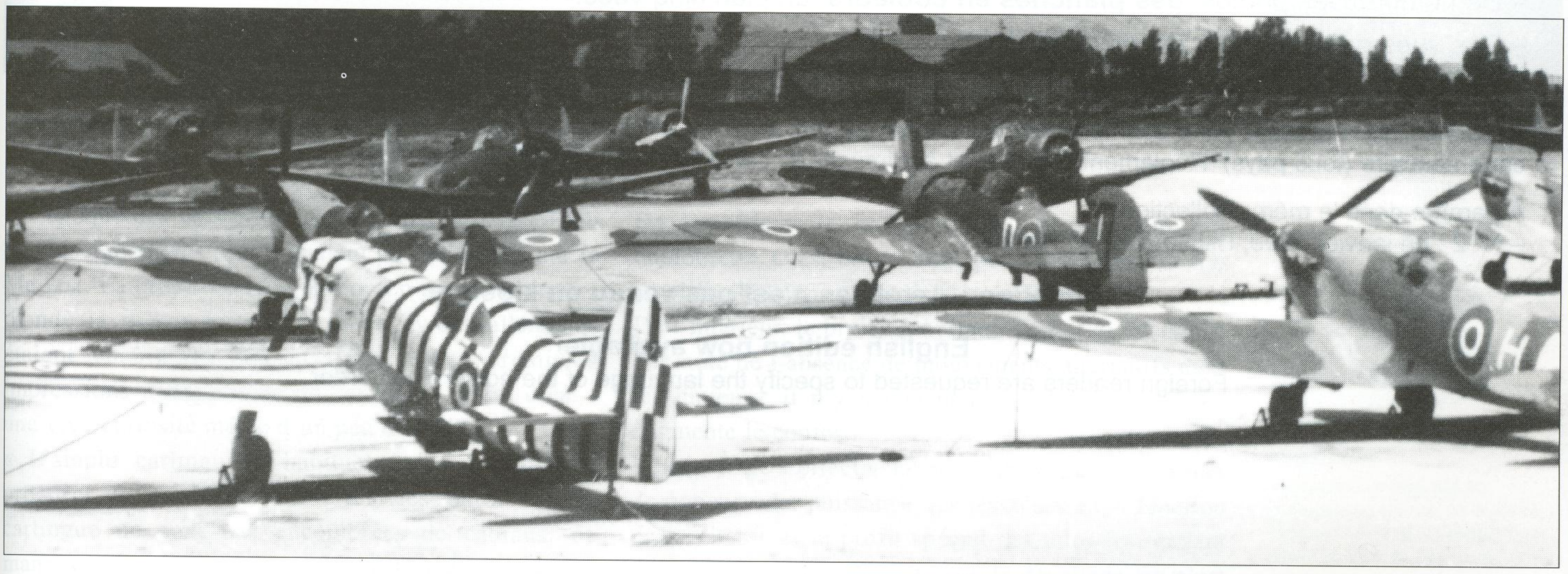
– **Recherche** infos précises sur Tempest V NV784 que je soupçonne être le fameux JF-E de Clostermann pour les photos de propagande du 8 ou 9 mai 1945 à Faßberg, le NV724 n'ayant été livré au N° 3 *Squadron* qu'en août.
Je recherche aussi un plan trois vues du Republic XF-91 ***avec*** empennage papillon.
J-C. Mermet, BP 174, 13606 Aix-en-Provence Cedex

Sous le signe d'Ezanno

CHOSE PROMISE, chose due. Nous vous avions parlé de publier les photos qui avaient servi de base à la réalisation de la quatrième de couverture du N° 1. En voici quelques unes.
Ce D.520 n° 478 a fait couler beaucoup d'encre. Certains nous ont signalé qu'il avait été baptisé « le tige » et non « le zèbre » et que la couleur de base n'était pas blanche, mais, au choix, blanc cassé, gris clair ou beige !
Qu'il soit tigre ou zèbre, en avant pour un petit safari photo dans la réserve de Meknès.



Le D.520 n° 478 se trouvait encore sur les chaînes de montage à St Martin-du-Touch au moment de l'armistice. Achevé lors de la reprise de la production à l'été 1941, il fut le deuxième D.520 pris en compte en août. Envoyé en AFN, au GC II/3 pour combler les pertes de la campagne du Levant, il y resta affecté jusqu'en octobre 1943. Il fut ensuite versé à l'EAPN de Marrakech, puis rejoignit le CIC de Meknès en janvier 1944.
Il fut adopté comme avion personnel par le lieutenant-colonel Ezanno, commandant l'École de Chasse Christian Martel.



Il termina sa carrière, après un atterrissage sur une patte le 19 juin 1946.
Il est peu vraisemblable qu'il ait jamais revolé par la suite et c'est sans doute la raison pour laquelle notre lecteur (cf. A-J. n° 2) ne l'a vu que dans un hangar en 1947.

On le voit ici à trois étapes de sa carrière :
– en haut, tout frais repeint à Meknès, (collection Simon);
– au milieu, parmi les avions de l'état-major de la base et du CIC de Meknès. Noter les panneaux de remplacement du capot, (archives A-J.);
– en bas, en déliquescence à Meknès au début de l'année 1946. (photo Barbier).

J'ai volé sur Me 262

EMMANUEL BRIHAYE

EMMANUEL BRIHAYE, un ancien de Normandie-Niémen, *a eu l'occasion de piloter l'un des Me 262 du CEV. Il en retire un certain nombre d'impressions et d'enseignements pour le futur. De son récit découle la confirmation que le Me 262 n'était pas un avion facile ni à démarrer, ni à poser et que le caractère particulier de ses turbines pouvait réserver bien des mauvaises surprises aux pilotes inattentifs.*

À l'époque des vols effectués en juin 1945, assez peu de renseignements précis avaient pu être réunis sur le Me 262. La propulsion par réaction n'avait pas encore inondé la presse technique et les avions allemands étaient encore un peu mystérieux. Les premières impressions à l'approche de cet engin furent donc : une vive curiosité mêlée d'un peu d'anxiété.

« L'amphi carlingue » habituel fut bien propre à procurer la confiance. En effet, les parois de la carlingue ne sont pas encombrées de cadrans, de manettes et de voyants, comme celles des chasseurs classiques modernes.

En dehors des instruments normaux de navigation et de pilotage, ceux de contrôle des moteurs sont réduits à leur plus simple expression.

Je place ici le souhait qu'un apparent progrès ne vienne pas, dans les années futures, compliquer la belle rusticité des réacteurs d'aujourdhui.

Et cependant, la mise en route n'est pas simple et nécessite une cascade d'opérations bien mal adaptées au régime d'alerte des avions de chasse (1).

Il faut d'abord mettre en route un groupe d'aérodrome, lequel démarre électriquement un moteur de hors bord (placé dans le nez du fuseau) qui entraîne le réacteur qu'on allume vers 600 tours/minute avec un carburant de démarrage (essence) pour finalement passer sur carburant de vol (gaz oil) vers 2 000 tours/minute.

De l'extérieur, le bruit du point fixe est presque douloureux. C'est un mélange peu harmonieux et très amplifié de lampe à souder et d'écrémeuse.

De l'intérieur, le bruit est normal; en vol, il est faible. Par suite de l'absence de mouvements alternatifs dans les moteurs, il n'y a que peu de vibrations, ce qui augmente le confort.

Le décollage s'effectue laborieusement, il faut s'armer de patience. La puissance des réacteurs étant fonction de la vitesse et le profil spécial des ailes les rendant peu porteuses au régime de vol de décollage, ce n'est guère qu'après 1 200 à 1 800 mètres de roulement que l'on peut espérer enlever l'avion à pleine charge.

Les profanes sont souvent impressionés par les vitesses atteintes en avion, et se demandent comment les pilotes peuvent diriger leur appareil et en encaisser les réactions.

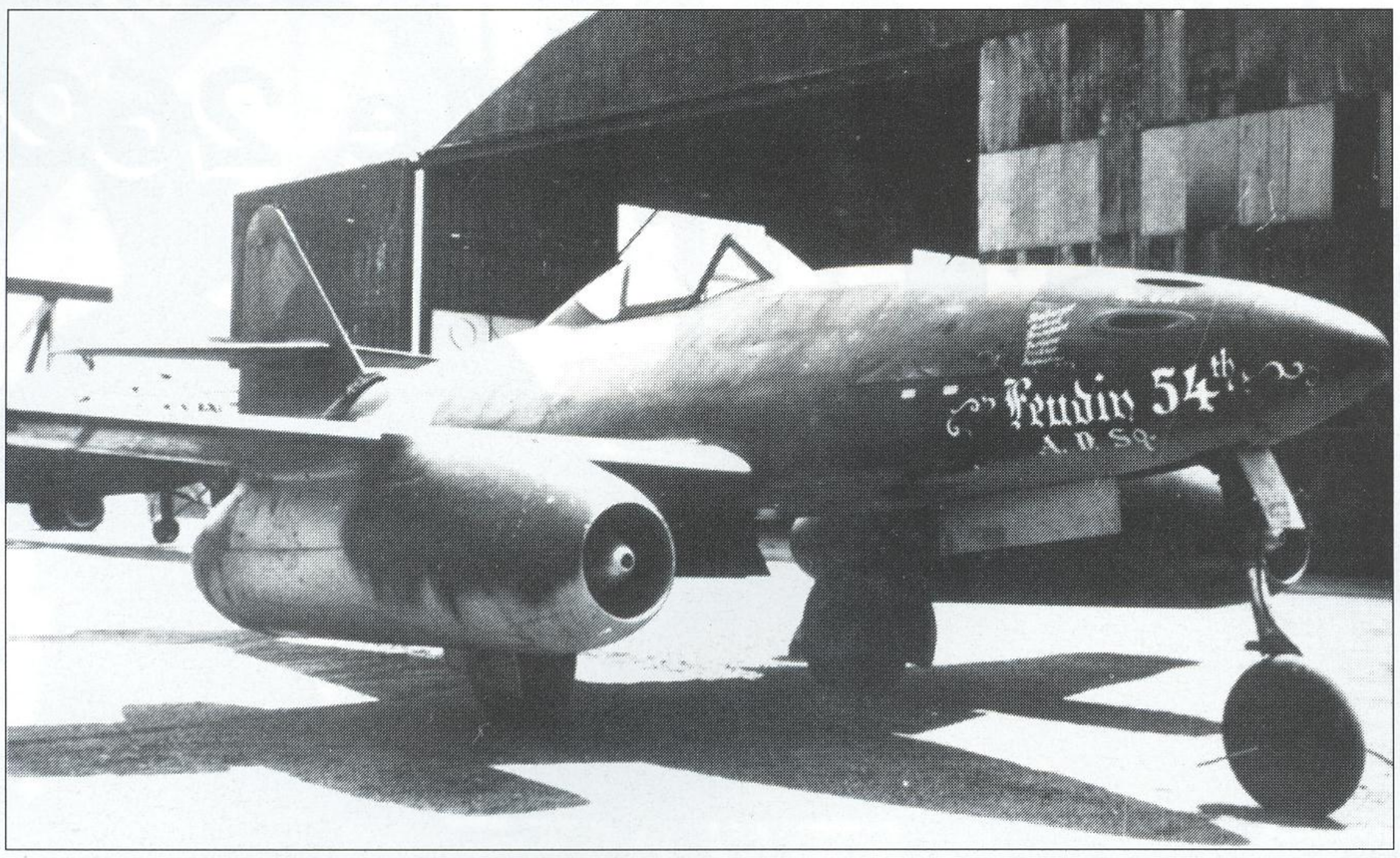
Il faut bien avouer que la vitesse seule ne procure aucune sensation; elle n'agit pas directement sur nos sens, sauf en vol rasant; alors, la vue perçoit très bien la rapidité du défilement du paysage. En altitude, les yeux eux-mêmes sont impuissants.

Mais les variations de la vitesse en grandeur ou en direction, autrement dit les accélérations dues en particulier aux virages ou aux remous, agissent très fortement sur le corps humain.

À l'engagement du premier virage, on comprend très

Un des Me 262 français au CEV, à Orange en 1946. (Photo D.R.)

ME 262



Le Me 262 convoyé par le capitaine Brihaye de Melun à Orange, photographié à l'escale de Lyon-Bron, le 23 juin 1945. Affecté au CEV d'Orange, cet appareil, ultérieurement repeint en gris, recevra le n° 2 sur la dérive.
(Archives A-J. D.R.)

vite par les efforts que l'on absorbe, malgré un faible déplacement des gouvernes, qu'il se passe quelque chose de nouveau.

Quoique les virages soient extrêmement peu serrés, on se sent immédiatement rivé au siège comme pendant les ressources sur les autres avions. Les « coups de tabac » sont très secs. Après un voyage de quarante cinq minutes dans les remous de chaleur, on ressent une lassitude assez forte. Il est impossible de voler sans être attaché sérieusement.

D'ailleurs, les constructeurs qui sont tentés de calculer des avions à réaction relativement peu chargés au mètre pour améliorer les qualités de décollage et d'atterrissage se voient tout de suite limités par les efforts que les ailes doivent absorber en air agité. Il est à craindre que l'on soit obligé de réduire par mauvais temps.

Les gouvernes n'étant pas parfaitement compensées, les commandes deviennent dures aux grandes vitesses et on a l'impression de sentir dans les membres la pression de l'air sur les surfaces mobiles.

De toute façon, le pilotage est simple, même aisé, toute la difficulté réside dans la conduite des moteurs. En effet, les moteurs à réaction allemands sont équipés de compresseurs axiaux à plusieurs étages qui ont un bon rendement, mais admettent mal les variations de régime. Pour un régime maximum de 8 700 tours/minute, il est interdit de descendre en dessous de 6 000 tours/minute, sous peine de voir les moteurs se désarmorcer.

Il en découle une souplesse d'emploi insuffisante pour un chasseur, ce qui peut amener à revoir les tactiques et même la constitution des dispositifs de patrouilles, et ce qui rend délicates les manœuvres d'approche pour l'atterrissage.

Lors d'un vol de terrain à terrain à 4 000 mètres et 650 km/h, à une certaine distance du terme du voyage, on réduit à 6 000 tours/minute pour se mettre en descente. Mais la poussée est encore très forte à ce régime, la finesse de l'avion est toujours assez grande et on se retrouve à basse altitude en bordure d'aérodrome à 750 km/h.

Il est alors nécessaire de faire quatre, cinq ou six tours de piste pour perdre sa vitesse et de sortir le train en haut d'une chandelle. Ensuite, il faut se présenter avec une vitesse relativement élevée pour l'atterrissage et ne réduire qu'à coup sûr, cette manœuvre étant irrémédiable.

Le pilotage reste facile jusqu'à la fin, il suffit de prévoir tôt les gestes à faire.

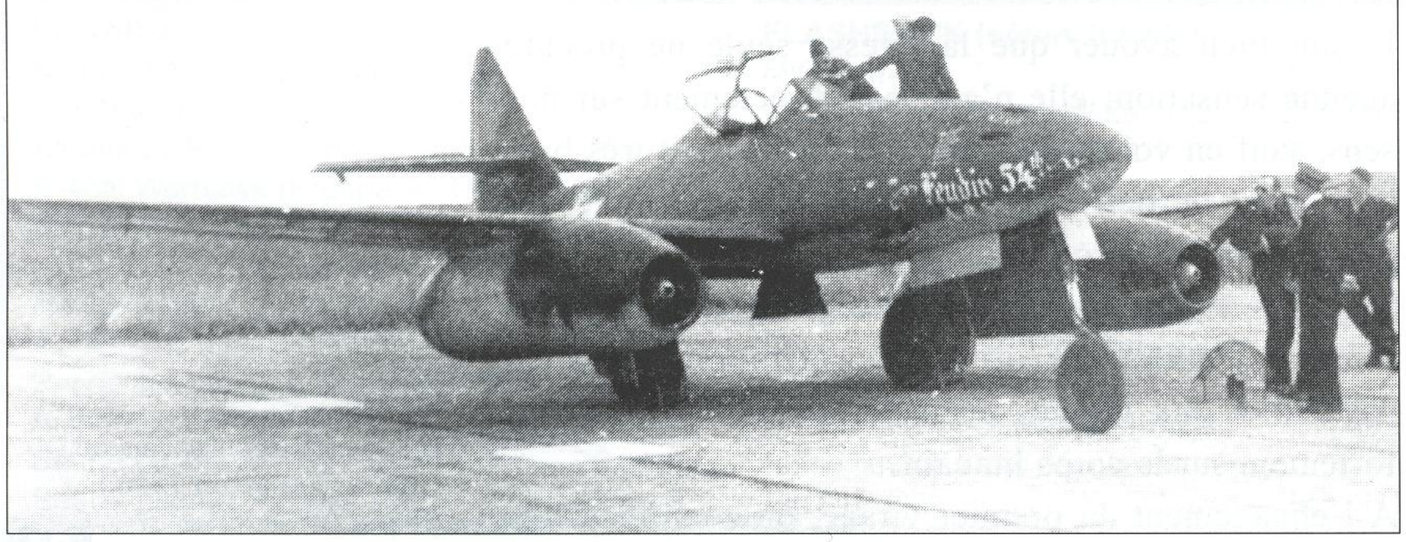
Le manque de souplesse d'emploi du compresseur axial a fait apparaître le compresseur centrifuge plus léger, très souple, mais d'un moins bon rendement et d'un maître couple plus important.

Les Anglo-Saxons ont mis remarquablement au point des réacteurs équipés pareillement. Il y a actuellement une concurrence sévère entre ces deux compresseurs. Il semble que le compresseur centrifuge doive l'emporter pour l'équipement des avions de chasse; le compresseur axial étant mieux adapté aux conditions d'emploi des avions de bombardement et de transport.

(1) Texte original publié dans « *La Revue Aéronautique* » en 1947.

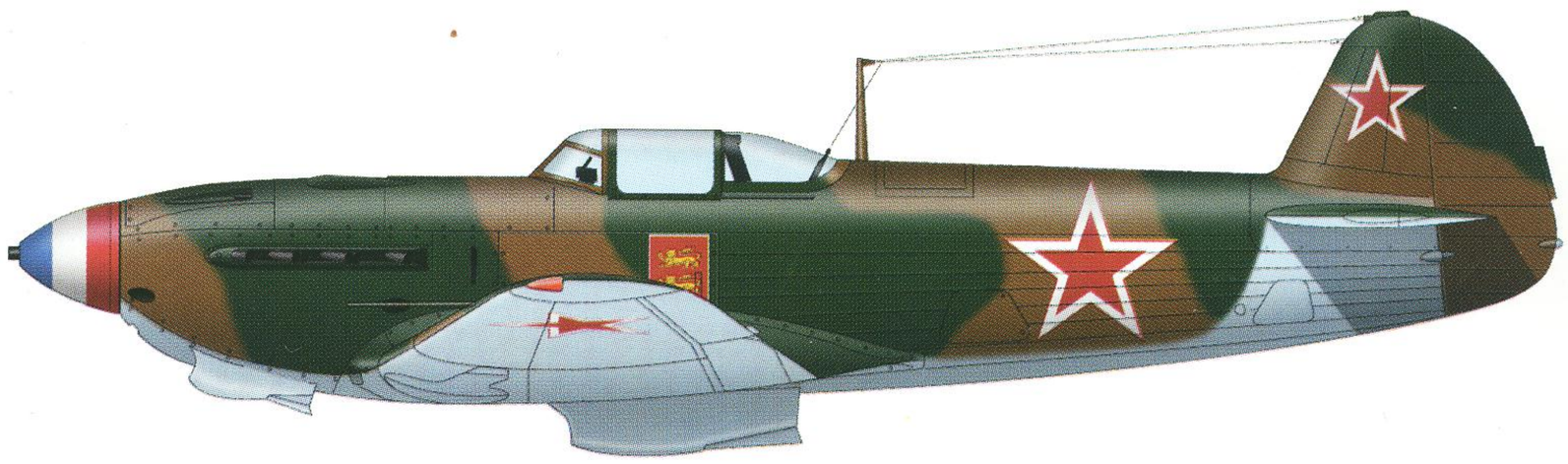
À droite :
le capitaine Emmanuel Brihaye, au temps du « *Neu-Neu* ». Arrivé début 1944, il repartira à la fin de l'année, après avoir remporté une victoire confirmée.
(SHAA)

Ci-dessous :
ce Me 262 a d'abord été essayé en vol par le commandant Badre à Melun-Villaroche, où on le voit ici, le 16 juin 1945.
(Archives A-J., D.R.)

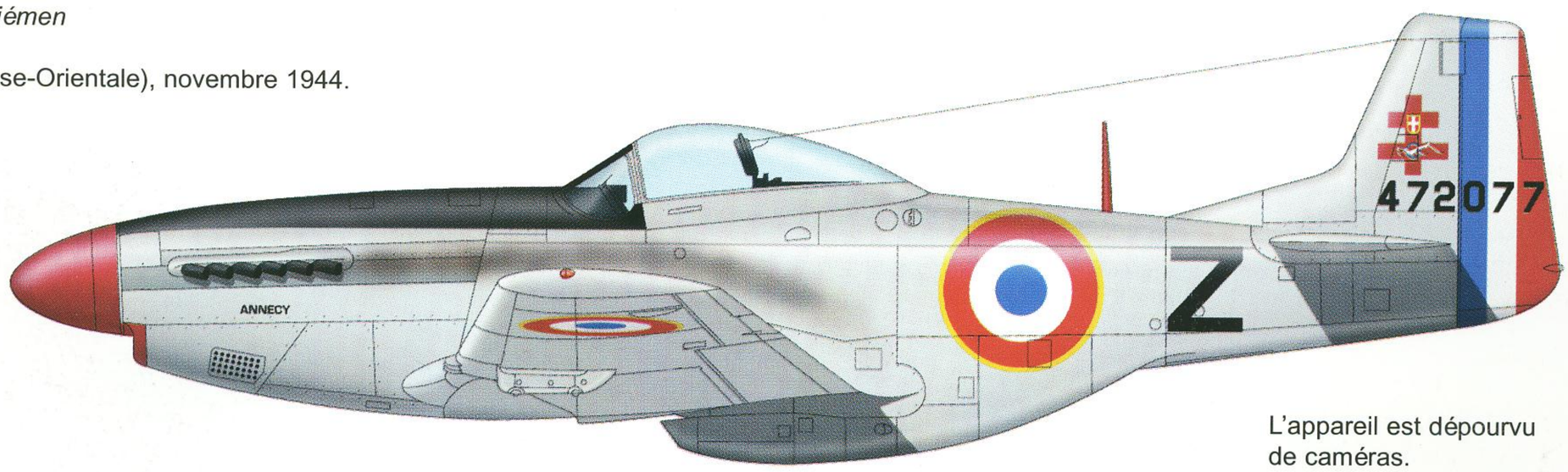


Les avions des chefs
(supplément gratuit)

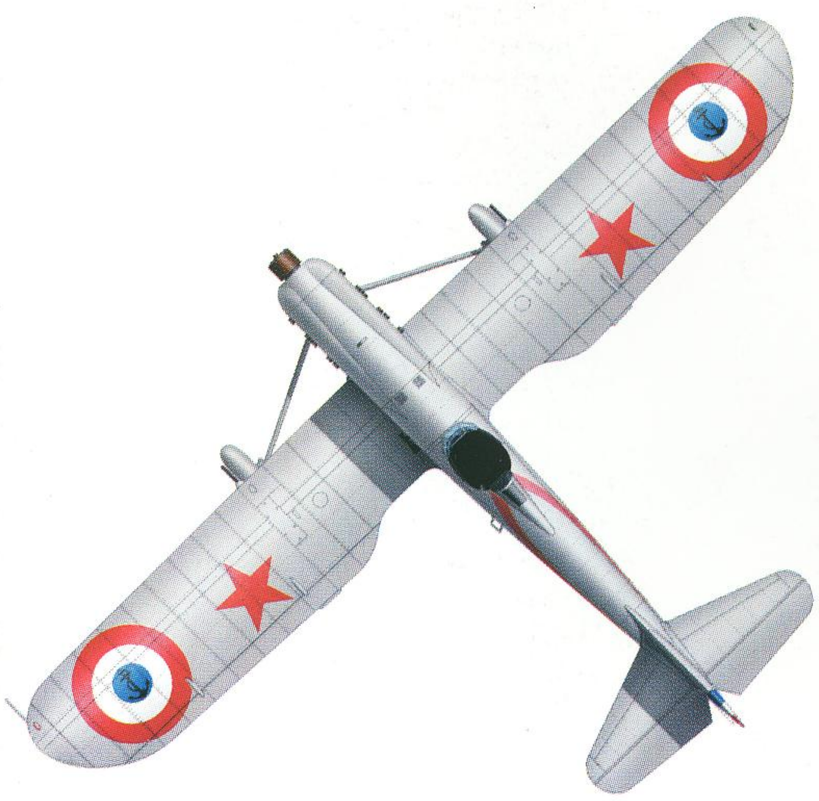
Le SNCASE Vampire FB.5 (100068) du lieutenant-colonel Marchelidon, premier commandant de la 7ème escadre reconstituée à Sidi-Ahmed (Tunisie), le 1er novembre 1951. Le « crapaud » est revêtu du camouflage standard des Vampire fabriqués en France, mais il ne porte aucune marque à l'exception de l'insigne de la 7ème escadre et de la lettre « A », distinctive du commandant de l'escadre (répétée sur la trappe avant sous les derniers chiffres du numéro de série). (Photo x, D.R.)



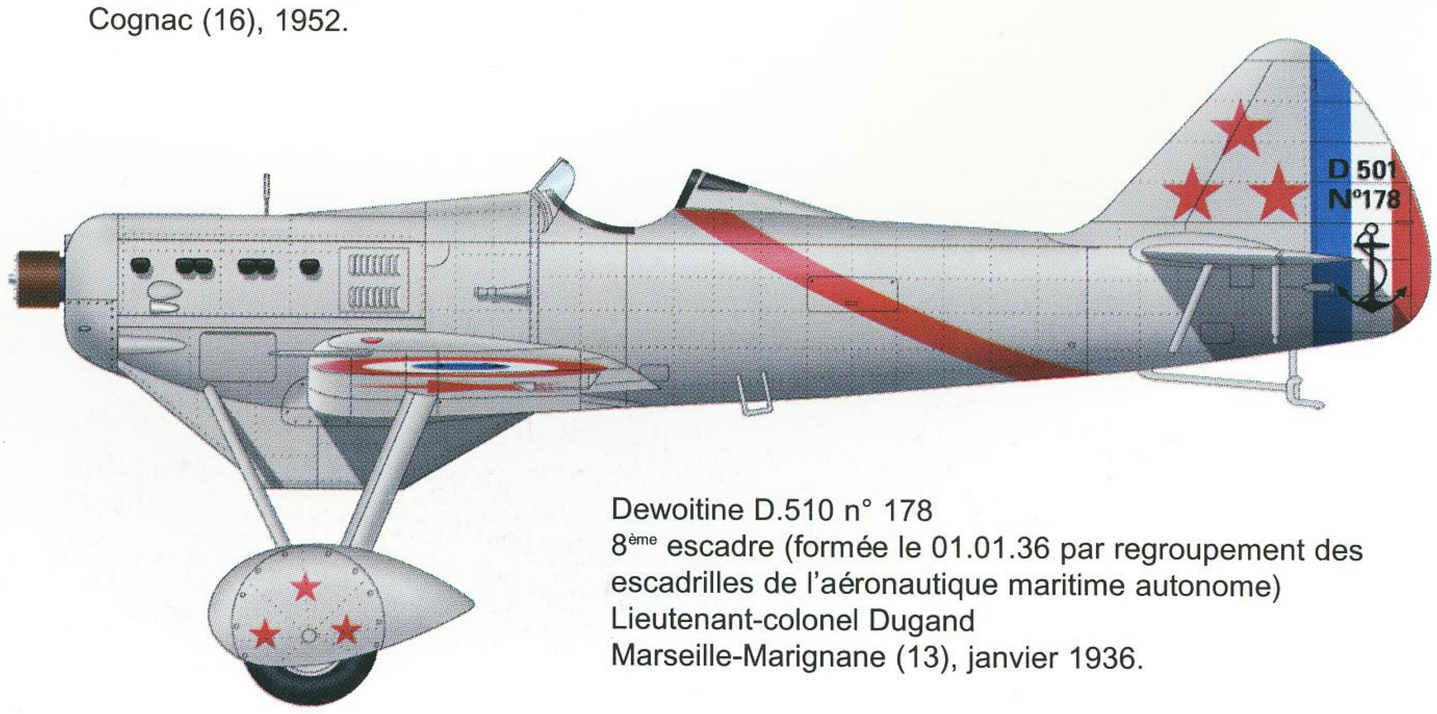
Yakovlev Yak-9
Régiment *Normandie-Niémen*
Colonel Pierre Pouyade
Groß-Kalweitchen (Prusse-Orientale), novembre 1944.



L'appareil est dépourvu de caméras.



North American P-51D-20-NA (44-72077)
GR 2/33 *Savoie*
Commandant Labadie
Cognac (16), 1952.



Dewoitine D.510 n° 178
8ème escadre (formée le 01.01.36 par regroupement des escadrilles de l'aéronautique maritime autonome)
Lieutenant-colonel Dugand
Marseille-Marignane (13), janvier 1936.

© P-A. Tilley - 10.98

P-47D-30-RA (44-33405)
3ème escadre
Commandant Becq de Fourquières
Trèves (D), 1946.

© P-A. Tilley - 10.98

ERRATUM

Suite à une erreur technique, un oubli c'est produit sur les légendes des profils pages 9 et 20

Il faut donc lire:

Page 9 : *(à partir du profil en haut de page jusqu'en bas)*

Junkers Ju 87D-3
Hauptmann Alwin Boerst, *Kommandeur* I./SG 2, Pervomaisk (Russie), 29 janvier 1944.

Junkers Ju 87D-3
Hauptmann Bruno Dilley, *Kommandeur* I./St.G. 2 , Tatsinskaïa (Russie), juillet 1942.

Junkers Ju 87D-3
Hauptmann Bruno Dilley, *Kommandeur* I./St.G. 2 , Tatsinskaïa (Russie), juillet 1942.
Dilley (*Ritterkreuz mit Eichenlauben*) survivra à la guerre et décèdera en 1968.

Junkers Ju 87D-3
Oberleutnant Theodor Haker, *Kapitän* 3./SG 77, Ouman (Ukraine), février 1944.
Haker, titulaire de la *Ritterkreuz*, sera tué le 26.07.44.

Page20 : *(à partir du profil en haut de page jusqu'en bas)*

Henschel Hs 123A-1
Hauptmann Josef « Bazi » Menapace (*RK*), *Staffelkapitän* 7./Sch.G.1 et *Adjutant* II./Sch.G.1
Tusov (Russie), août 1942. Abattu par la DCA le 6 octobre 1943.

Messerschmitt Bf 109E-7/B
Hauptmann Alfred Druschel, *Kommandeur* I./Sch.G.1 Tusov (Russie), août 1942.

Henschel Hs 129B-2 (Wk.Nr. 0364)
Oberleutnant Rudolf-Heinz Ruffer, *Kapitän* 8.(Pz)/Sch.G.1,Kertch (Crimée), avril 1943.
Titulaire de la *Ritterkreuz*, abattu par la DCA le 16.07.44.

Fw 190G-3 (Wk.Nr.160948)
Major Heinz Frank (*RK-EL*), *Kommandeur* II./SG 2, Bagerovo (Russie), fin 1943.
Mort accidentellement le 7 octobre 1944.

Junkers Ju 87G-2
Hauptmann Andreas Kuffner, *Staffelkapitän* 10.(Pz)/SG 3,Riga-Spilve (Lettonie), octobre 1944.
RK-EL, descendu par des Spitfire le 30 avril 1945.